Wyjaśnienia F-ki „Mlada Boleslav"
do artykułu *Bolączki Skody*
(patrz str. 6)

Nr 11

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 1—15 lipca 1949 CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:



Wojskowe zespoły na motocyklach Jawa-250 ruszają ze startu.

Pełny sukces patroli wojskowych
w raidzie „NA ŚWIĘTO MORZA PRZEZ WARMIĘ i MAZURY"

Doroczny raid motocyklowy przez Warmię i Mazury do Gdyni, odbywający się pod protektoratem Marszałka Żymierskiego, zgromadził na starcie 132 zawodników w tym 51 zawodników wojskowych startujących na „Jawach".

Trasa wynosiła 554 km, a raid odbywał się w ciężkich warunkach atmosferycznych z powodu stale padającego deszczu. Bezpośrednio po przybyciu na metę w Gdyni mieli zawodnicy do wykonania próbę zręczności tzw. „Monte Carlo".

Puchar przechodni Marszałka Żymierskiego dla najlepszego patrolu (patrol składał się z 3 zawodników) zdobył patrol wojskowy Nr 30 z Okręgu Wojskowego Wrocław w składzie por. Kołeczek, ppor. Bieniek i ppor. Mikołajczyk — w sumie 10 pkt. karnych. 2) 22-gi patrol PKM — Ogniwo Warszawa w składzie Jerzy Dąbrowski, S. Brun i T. Kamiński — 24 pkt. Brun i Dąbrowski nie mieli pkt. karnych, a tylko Kamiński „zarobił" 24 pkt. 3) patrol Skry Okęcie Warszawa— 61 pkt. jadący w składzie: Kupczyk, Rusiniak i Markowski.

W klasie do 130 cm pełny sukces odniosły polskie SHL-ki osiągając pierwsze miejsca. Bez pkt. karnych dojechał cały zespół fabryczny SHL-ek posiadający wiele technicznych ulepszeń, które zostaną wprowadzone w dalszej seryjnej produkcji. Z 3-ma pkt. karnymi ukończył cały raid Andrzej Wolff z „Gwardii Warszawa" jadący na seryjnym typie SHL. Jest to dowodem, że polskie motocykle są już pełnowartościowym pojazdem doskonale wytrzymującym ciężkie warunki i długą trasę. W następnych raidach nie zabraknie na pewno większej ilości SHL, które wykażą swoją bezsporną wysoką wartość w tej kategorii.

Wyniki indywidualne:

Klasa do 130 cm: 1) Brun St. (PKM Ogniwo Warszawa) na SHL — 0 pkt. 2) o jednakowych czasach: Jankowski (Polonia Bytom) i Narkiewicz (kielecki KM) obaj na SHL. 3) Wolff Andrzej (Gwardia — Warszawa) na SHL (seryjna — 3 pkt.

W klasie do 250 cm na 51 zawodników, którzy wyruszyli ze stolicy sklasyfikowano ostatecznie 23: 1) mjr Pietraszewski Jerzy (Bdg) na „Jawie" 0 pkt. 2) ppor. Mikołajczyk (Wr) 0 pkt. 3) Ciesielski (Bdg) 0 pkt.

W klasie do 350 cm wystartowało 29 zawodników przy czym skwalifikowano tylko 5: 1) Sowajan (SSM — Gdynia) — 35 pkt. 2) Kupczyk (Skra—Okęcie) — 47 pkt. 3) Kawa (KSM — Kr.) — 61 pkt.

W klasie C ponad 350 cm wystartowało 35 zawodników przy czym sklasyfikowano 14: 1) Dąbrowski Jerzy (PKM Ogniwo Warszawa) na „Triumph-Tiger" 0 pk 2) Tomiczyk (Beskidzki KS) 0 pk 3) Markowski (Skra Okęcie Warszawa) 0 pkt.

W klasie F maszyn z przyczepkami ukończyło raid dwuch: 1) Kamiński Tomasz PKM Ogniwo Warszawa na Harley'u—24 pkt. 2) Butler (ŁKS—Włókniarz)—89 pkt.



J. Dąbrowski reprezentował na nowym Triumphie-350 zupełnie samotnie 15 maszyn tego typu, sprowadznych ostatnio przez PZM

Postępuje naprzód
Budowa Fabryki samochodów osobowych

Prace, związane z budową fabryki samochodów osobowych w Warszawie na Żeraniu postępują naprzód. Roboty wstępne przeprowadzono częściowo jeszcze w roku ubiegłym. Obecnie zaś na terenie przyszłej fabryki wykonuje się roboty ziemne, przeprowadza budowę bocznicy kolejowej oraz pomieszczeń dla administracji i magazyn przedsiębiorstwa prowadzącego budowę fabryki. Jednocześnie Dyrekcja Przemysłu Motoryzacyjnego — która kieruje całokształtem prac — opracowuje normy i warunki techniczne do zamówień zagranicznych na obrabiarki i inne maszyny, niezbędne do produkcji samochodów osobowych. Przy budowie fabryki mają być zatrudnieni wysokokwalifikowani technicy-specjaliści. W myśl planu pierwsze samochody osobowe produkcji polskiej, opuścić mają fabrykę w 1952 roku.

Pierwsze serie ciężarówek „STAR" przechodzą do eksploatacji

Jak oświadczył na V Naradzie Krajowej „Motozbytu" w Poznaniu Naczelny Dyrektor Przemysłu Motoryzacyjnego, inż. Wakalski— w najbliższym czasie pierwsze serie polskiego samochodu STAR znajdą się w rękach użytkowników. Dyr. Wakalski podkreślił, że samochód ten, będący całkowicie dziełem polskich mózgów i rąk, przeszedł bardzo skrupulatne próby, które wykazały, że silnik jego jest mocny i dobry. Mogą się jednak znaleźć jakieś usterki które winny być usunięte w dalszej produkcji. Dlatego też niezbędne jest, aby sieć terenowa Motozbytu pozostająca w stałym kontakcie z klientem, przekazywała wszelkie ewent. reklamacje i uwagi zakładom wytwórczym, które wyciągną z tego właściwe wnioski.

Motocyklista ZSRR pobił dwa rekordy świata

Motocyklista radziecki Suszczewski na maszynie produkcji krajowej ustanowił w kat. 100 ccm dwa rekordy świata: na 50 km 30:06,4 (dawny 31:52,2) i na 100 km 59:06,5 (dawny 1:03,06).

Samochodziarze na Święto Morza

Na święto morza, z inicjatywy krakowskiego oddziału Automobilklubu Polski, została zorganizowana sztafeta samochodowa pod nazwą „Od Tatr Do Morza". Uczestnicy sztafety przewieźli wodę zaczerpniętą w Morskim Oku w Tatrach do morza. Trasa sztafety biegła przez Kraków, Wrocław, Poznań i Bydgoszcz do Gdyni.

Organizatorzy imprezy mieli na celu podkreślenie silnych uczuć łączących Tatry oraz cały kraj z Bałtykiem.

Narzędzia dla przemysłu motoryzacyjnego

Zakłady wytwórcze przemysłu motoryzacyjnego przystąpiły ostatnio do produkcji pełnego asortymentu skomplikwanych narzędzi dla przemysłu motoryzacyjnego. Produkowanie tych narzędzi w kraju uniezależni nas w znacznym stopniu od dostaw zagranicznych.

Wzrasta tempo sprzedaży krajowych motocykli

Jak się dowiadujemy w Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego, motocykle produkcji krajowej „Sokół" i „SHL" 125 ccm cieszą się coraz większym powodzeniem. Popyt na nie jest tak duży iż placówki „Motozbytu" sprzedają natychmiast pełne ilości dostarczanych przez fabryki motocykli i trudno im już zaspokoić niezwłocznie wszystkich amatorów. Motocykle kupują zarówno instytucje jak i osoby prywatne. Bardzo pocieszającym zjawiskiem jest fakt, że motocykl w coraz większym stopniu trafia na wieś. Jednym z najpoważniejszych odbiorców jest Związek Samopocy Chłopskiej, dalej spółdzielnie jajczarskie oraz wojewódzkie wydziały oświaty rolniczej, które zaopatrują w motocykle instruktorów rolnych. Jeśli chodzi o nabywców indywidualnych, to najwięcej ich jest obecnie na terenie silnie uprzemysłowionego województwa śląsko-dąbrowskiego. Terenowo najwięcej motocykli idzie w województwach zachodnich, Warszawie i Łodzi, ale duże zainteresowanie tym sprzętem wykazuje też ostatnio Lublin.

Ciesząc się ze zwiększonego zbytu motocykli w kraju wyrażamy nadzieję, że z kolei zakłady produkcyjne dołożą starań, aby wytwórczość mogła pokryć całe zapotrzebowanie krajowe, które niewątpliwie będzie stale wzrastać.



Już dziś motocykl staje się dostępny dla każdego. W Zakopanem widok Górali w swych barwnych strojach, uprawiających sport motorowy, nie należy do rzadkości.

1000 Ciągników „Steyr" na polskich drogach

W ramach handlu kompensacyjnego polsko-austriackiego i na podstawie uprzednio zawartej umowy Motozbyt zakupuje dalszą ilość 600 ciągników „Steyr". Ciągniki te o mocy 26 KM przeznaczone zostaną wyłącznie do celów transportowych, nie zaś do prac rolnych. W związku z tym, na żądanie Motozbytu, firma austriacka dokonała pewnych zmian technicznych, polegających na usunięciu niektórych urządzeń, potrzebnych przy pracy na roli i zastąpieniu ich urządzeniami, szczególnie przydatnymi ciągnikom drogowym. Dostawa — która już się rozpoczęła — nastąpić ma partiami w ciągu najbliższych 4 miesięcy po 150 sztuk. Ponieważ sprowadzone uprzednio ciągniki „Steyr" w ilości 400 sztuk przeznaczone zostały również dla celów transportowych — łącznie więc na drogach polskich kursować będzie jesienią b. r. 1.000

W PRZEDEDNIU PIĘCIOLECIA



Pierwsze serie naszych ciężarówek STAR oddane zostały w Warszawie do eksploatacji

Z dniem 22 lipca 1944 roku wkroczyła Polska w nowy etap swoich dziejó— Zaledwie mały skrawek naszego kraju był wtedy wolny od hitlerowskiego okupanta, ale koncepcja i program działania obozu polskiej demokracji były już w głównych zarysach gotowe. Istniała siła kierownicza, mogąca poprowadzić społeczeństwo po nowej drodze. Ta siłą kierowniczą była Polska Partia Robotnicza i Krajowa Rada Narodowa, które zdołały skupić wokół siebie wszystkie postępowe elementy narodu.

Manifest Lipcowy określał już wyraźnie, że trzonem narodu jest polska klasa robotnicza. W Manifeście podkreślona została podstawa władzy ludowej — sojusz robotniczo-chłopski. Gdzie tylko zjawiał się jeszcze w czasie okupacji żołnierz Armii Ludowej potem wkraczający u boku wyzwoleńczej Armii Radzieckiej, żołnierz Armii Polskiej utworzonej w ZSRR, tam powstawały lokalne Rady Narodowe, tam dokonywała się podstawowa reforma nowego ustroju, reforma rolna. Polska Ludowa rodziła się na gruzach władzy okupacyjnej, obalonej przez zwycięskie armie na terenie wolnym od władzy kapitalistów i obszarników. W ten sposób mogły być realizowane od pierwszej chwili zasadnicze postulaty władzy ludowej.

W świetle pierwszych lat powojennych mógł cały naród ocenić jakim to szczęściem było dla nas, że ziemie polskie uzyskały wolność z rąk Związku Radzieckiego i jego Armii, u boku której walczył żołnierz polski. Ludowa Polska budowała się z pobojowisk i ruin straszliwej wojny nieznanej dotąd w dziejach wojen bestialskiej okupacji, pokonując wielkie trudności jakie wznosiła na naszej drodze — próbująca uchwycić władzę legalna i nielegalna reakcja.

W ciągu minionych pięciu lat Polska Ludowa dokonała rzeczy zdumiewających. W roku 1947 przekroczyliśmy poziom przedwojennej produkcji o dziesięć procent, a w roku ubiegłym już o czterdzieści cztery procent. Nasze zdewastowane rolnictwo, pozbawione siły pociągowej i bydła, osiągnęło w ubiegłym roku już trzy czwarte poziomu przedwojennego i produkuje coraz więcej. W roku bieżącym inwestycje gospodarcze wyniosą o sześćdziesiąt do siedemdziesięciu procent więcej, aniżeli w roku 1938. W ciągu najbliższych lat zainwestujemy w ramach Planu Sześcioletniego przypuszczalnie dwa razy więcej, aniżeli w ciągu dwudziestu lat rządów burżuazyjnych między 1918 a 1939.

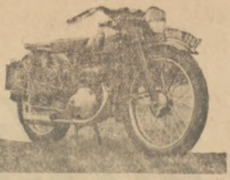
Te triumfalne cyfry wykazują niewątpliwą wyższość planowania nad systemem anarchicznej gospodarki kapitalistycznej. I tak jak pierwsze pięciolecie upłynęło w Polsce pod zwycięskim znakiem Planu Trzyletniego, tak następne upłynie pod znakiem Planu Sześcioletniego. Założy on podwaliny pod ustrój socjalistyczny w Polsce.

Ale nie tylko porównanie z przeszłością daje nam okazję do wysnuwania dumnych i optymistycznych wniosków z perspektywy pierwszego pięciolecia odzyskanej niepodległości. Rzut oka na kraje Europy Zachodniej, a nawet na Amerykę wystarcza, żeby uprzytomnić sobie miarę naszych sukcesów. W chwili gdy kryzys gospodarczy zagląda do Ameryki, gdy Anglia i Francja wiją się w uścisku niewolniczego planu Marshalla, gdy imperializm anglosaski usiłuje zmilitaryzować i zfaszyzować z powrotem Niemcy, — Polska i kraje demokracji ludowej, oparte o przyjazną potęgę Związku Radzieckiego, idą milowymi krokami naprzód. Nam kryzys nie grozi, przed nami roztaczają się ogromne perspektywy pokojowej pracy w naszym marszu do socjalizmu i dobrobytu.

pł.



Dzięki naszym Zakładom Przemysłowym, wzmagającym stale produkcję ciągników rolniczych URSUS, szybko postępuje naprzód traktoryzacja i mechanizacja wsi polskiej.



W lipcu br. została rozpoczęta ratalna sprzedaż motocykli produkcji krajowej.

POLSKA i ŚWIAT zza kierownicy

POWIĘKSZA SIĘ TABOR KOMUNIKACYJNY STOLICY

Już w ciągu najbliższych tygodni tabor autobusowy Warszawy ulegnie dalszemu powiększeniu. Partia dodatkowo zakupionych 20 Chaussonów nadejdzie do stolicy, w najbliższym czasie.

W tych dniach wyjeżdża do Francji przedstawiciel MZK, który poruszy bolesną sprawę zakupu części wymiennych do Chaussonów. Miejmy nadzieję, że załatwi ją pomyślnie. Następnie uda się na Węgry, gdzie zakupiona została przez Ministerstwo Komunikacji partia 150 autobusów typu Mawag, z których 50 nadejdzie do Warszawy w ciągu 2 — 3 miesięcy.

Próbny wóz tej marki kursował już przez pewien czas po ulicach stolicy. Wykazał on wiele zalet. Autobus Mawag może pomieścić 60 pasażerów i 2 osoby obsługi.

Z radością witamy fakt nawiązania kontaktów handlowych z bratnią Republiką Węgierską. Uniezależnią one nas od krajów pozostających pod wpływem polityki anglo-amerykańskiej. Potrzebne części wymienne na pewno zawsze będziemy mieli pod ręką i nie nastąpią już smutne fakty wycofania z ruchu kilkudziesięciu autobusów, tylko dlatego, że Polska nie może uzyskać we Francji odpowiednich części potrzebnych do koniecznych napraw.

Otrzymanie tak dużych ilości nowego taboru autobusowego wymaga natychmiastowej rozbudowy starych i budowy nowych garaży i warsztatów. Nie można bowiem dopuścić, aby wozy garażowały na odkrytych parkingach, gdyż szczególnie jesienią i zimą wpłynęłoby to fatalnie na stan taboru autobusowego. Na pewno taniej wypadnie wybudowanie, lub odbudowanie odpowiednich pomieszczeń niż ciągłe remonty autobusów. Tę tak pilną i ważną sprawę gorąco polecamy odpowiednim czynnikom.

NIEMCY ZACHODNIE SPRZEDAJĄ PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY

Amerykańskie przedsiębiorstwa i koncerny wykupują akcje fabryk i całe fabryki na terenie zachodnich Niemiec. Tak więc ostatnio Niemcy wyzbyli się zakładów Daimler - Benz i Lanz. Koncern Studebaker wykupił wszystkie akcje fabryki Opel w Rüsselsheims.

Skup akcji przybrał tak olbrzymie rozmiary, iż można mówić o „generalnej" wyprzedaży przemysłu samochodowego Niemiec zachodnich.

WŁOSKI WÓZ LUDOWY.

W Italii ukazał się prototyp wozu ludowego, którego produkcja masowa rozpocznie się w najbliższym czasie. Wóz ten posiada dwucylindrowy czterosmarowy, chłodzony powietrzem OHV. Moc 21 KM przy 5.000 obr/min. Samochód jest wyposażony w trzybiegową skrzynię i nadbieg, napęd przedni i niezależne zawieszenie czterech kół. Nowością jest zastosowanie sprzęgła hydraulicznego w małym samochodziku. Nadwozie jest czteroosobowe. — Konstruktor inż. Giuseppe Benelli przepowiada wielką przyszłość swemu prototypowi i ciężką walkę konkurencyjną — Fiatom 500 B.

RJ.

CO DALEJ Z DKW?

Przedstawiciele holenderskiej fabryki samochodowej rozpoczęli rozmowy wstępne w Genewie z firmą Motosacoche, w sprawie ewentualnej produkcji samochodów osobowych DKW. Podwozia i nadwozia miałyby być wyrabiane w Holandii, a silniki w firmie Motosacoche. Gdyby ten projekt został zrealizowany potwierdzałoby to fakt, coraz większego zainteresowania świata wozem popularnym z silnikiem dwusuwowym

RI

TRAKTOR ZA DWA KONIE

Tyrolski konstruktor, inż. Lindner, zbudował pierwszy austriacki mały traktor, zaopatrzony w silnik 15 ks. Szybkość od 1,9 do 18 km/godz. Traktor posiada z tyłu nawijacz. Cena rowna się mniej więcej wartości 2 koni. (As).

LETNI ROZKŁAD JAZDY PKS

W nowym, letnim, rozkładzie jazdy, Państwowa Komunikacja Samochodowa celem usprawnienia i ułatwienia komunikacji dla świata pracy, wprowadziła wiele udogodnień. Rozkład ten przewiduje zagęszczenie sieci podmiejskiej i prowincjonalnej, przede wszystkim w rejonach i ośrodkach o dużym zaludnieniu.

Dla komunikacji tej przeznaczone są nowe, wygodne wozy.

Poza tym uwzględniono znaczne zwiększenie ilości kursów na trasach o wzmożonej frekwencji w okresie letnim. Dotyczy to przede wszystkim miejscowości wycieczkowych, uzdrowiskowych, klimatycznych i wypoczynkowych, a więc Wybrzeża, Dolnego Śląska, Podkarpacia i innych

Np. w rejonie nadmorskim w okresie od 5 maja do 5 września będą w miarę potrzeby uruchamiane linie sezonowe, jak: Kamień — Dziwnów, Kamień — Pobierowo, Szczecin — Trzebież, Koszalin — Kołobrzeg, Kołobrzeg — Ustronie Morskie, Koszalin — Skarbinowo, Gdańsk — Karwia — Wielka Wieś.

Poza tym na niektórych liniach regularnych wprowadza się dodatkowo sezonowe kursy letnie.

W miarę napływu nowego taboru, Państwowa Komunikacja Samochodowa przystąpi do uruchomienia nowych linii na terenach pozbawionych komunikacji.

Letni rozkład jazdy PKS przynosi mieszkańcom warszawskich podmiejskich miejscowości duże ułatwienia komunikacyjne. I tak: łączna ilość autobusów odchodzących z warszawskiego dworca autobusowego na trasie Warszawa — Chylice — Skolimów, wynosi 24 kursy (zamiast 16 w rozkładzie zimowym). Warszawa — Pruszków 72 kursy (zamiast 60 zimowych). Warszawa — Zalesie Dolne — Gołków 23 kursy (zamiast 16 zimowych). W letnim rozkładzie jazdy miejscowość Gołków została połączona linią komunikacyjną Państwowej Komunikacji Samochodowej. Warszawa — Zalesie Górne 6 kursów (zamiast 5 zimowych).

W godzinach przedpołudniowych został uwzględniony kurs z Zalesia do Piaseczna i z powrotem, celem ułatwienia możliwości zakupów mieszkańcom Zalesia.

Warszawa — Karczew — Otwock 17 kursów zamiast dotychczasowych 13, Warszawa — Łomianki 27 kursów zamiast dotychczasowych 22, Warszawa — Izabelin 24 kursy zamiast dotychczasowych 19.

Poza tym w letnim rozkładzie jazdy została przedłużona linia z Zambrowa do Białegostoku.

Łomża otrzymała bezpośrednie połączenie z Warszawą przez Ostrów Mazowiecki.

Linia Warszawa — Sierpc została przedłużona do Żuromina.

M

Elektro-ciągnik na polach podmoskiewskich

W rejonie mytyszczeńskim obwodu moskiewskiego w kołchozie „Współzawodnictwo" odbyły się próby pierwszego elektrociągnika, wykonanego w wyjątkowo krótkim terminie przez zespół jednego z instytutów naukowo-badawczych.

Elektro-ciągnik skonstruowany na podstawie ciągnika, produkowanego przez moskiewskie zakłady WARZ, jest nowym wspaniałym wkładem przemysłu moskiewskiego do mechanizacji rolnictwa. Podczas prób elektro-ciągnik wykazał wielką przewagę nad ciągnikami spalinowymi. Nieskomplikowana konstrukcja umożliwia zorganizowanie jego produkcji seryjnej przy niewysokich kosztach.

Plan Marshalla w praktyce

BRAK SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH W ANGLII

Konieczności eksportowe Anglii stoją w rażącej sprzeczności z zapotrzebowaniem krajowym jeśli chodzi o samochody ciężarowe. Dało to powód do szerokiej dyskusji publicznej na ten temat. W chwili obecnej Anglia posiada około 700.000 samochodów ciężarowych, co jest cyfrą większą w stosunku do 1945 roku o 250.000 sztuk. Bardzo duży procent tego wzrostu cyfrowego należy przypisać samochodom z demobilu. O tych samochodach Anglicy mówią, że są już dobrze zużyte, drogie w eksploatacji i rozrzutne w zużyciu materiałów pędnych. Pozostałe samochody pochodzą w większości z produkcji przedwojennej. Przeciętny wiek tych samochodów jest za duży, aby ich wydajność pracy była pełnowartościowa. Dla normalnego uzupełnienia taboru transportu samochodowego Anglia potrzebuje rocznie około 80.000 pojazdów mechanicznych. Ale jeśli weźmiemy pod uwagę konieczność wymiany podstarzałego już taboru przedwojennego, to przez okres kilku lat należałoby dostarczać rynkowi krajowemu 120.000 pojazdów mechanicznych rocznie. Tymczasem plan rządowy przewiduje na rok 1949 dla rynku wewnętrznego tylko 50.000 pojazdów mechanicznych. Reszta musi być przeznaczona na eksport. Ten stan rzeczy, jak biadają angielscy transportowcy jest wybitnie szkodliwy dla całej gospodarki narodowej.

Kłopoty angielskie są rezultatem zależności finansowej i gospodarczej od Stanów Zjednoczonych, u których Anglia jest zadłużona po uszy. Spłata zobowiązań dolarowych zmusza do maksymalnego eksportu choćby kosztem największych ofiar ze szkodą dla własnych potrzeb. Oto plan Marshalla w praktyce.

W.

TOR OBSŁUGUJE CIĄGNIKI DROGOWE

TOR obsługiwał dotąd jedynie ciągniki rolnicze, brak był natomiast przedsiębiorstwa obsługowego, które objęłoby zakresem swej działalności również ciągniki drogowego. W związku z zakupieniem przez „Motozbyt" dalszej partii ciągników Steyr, które przeznaczone zostały wyłącznie od celów transportowych — sprawa obsługi gwarancyjnej tych ciągników stała się rzeczą bardzo pilną. Ostatnio zostało zawarte porozumienie, na podstawie którego „Motozbyt" przekazał „TOR-owi" zarówno obsługę gwarancyjną wspomnianych ciągników, jak też dokonywanie napraw, poczynając od drobnych, poprzez średnie aż do głównych. TOR przeprowadza też docieranie ciągników Steyr, skutkiem czego odbiorcy otrzymają je wprawdzie nieco później, ale ze zwiększoną wartością użytkową.

Wyniki jednej obserwacji

Godzinny przestój = 15% gorszemu wynikowi pracy samochodu

Śniło mi się... a może i nie śniło... że przechodziłem przez duży plac, na którym znajdowały się magazyny materiałów budowlanych, mieszczące się w barakach i wielkich szopach. Przed jednym z tych baraków stał samochód ciężarowy załadowany workami z cementem. Kierowca pilnie czytał książkę. Po upływie z górą godziny, moja powrotna droga prowadziła znów przez ten sam plac. Samochód z tym samym ładunkiem stał dokładnie na tym samym miejscu. Upewniwszy się, że to jest ten sam samochód, zdecydowałem się przerwać kierowcy lekturę, w której był nadal pogrążony, i pozdrowiwszy go grzecznie, zapytałem:

— Obywatelu, jak długo musicie czekać na wyładunek towaru, który przywieźliście z daleka.

— Towar przywiozłem nie z daleka, lecz z innego magazynu, który oddalony jest stąd o 4 kilometry i z górą godzinę czekam, aż magazynier upora się ze swoją pracą i przyjmie ode mnie ładunek. Diabli mnie biorą, bo nie wykonam w ten sposób przewiezienia całej partii towaru w terminie. Od rana zrobiłem tylko trzy kursy, kiedy mogłem zrobić dwa razy tyle, gdyby wyładunek szedł sprawnie. Zamiast pracować, muszę czytać książkę. Przynaglenia moje na nic się nie zdadzą, bo magazynier jest tylko jeden i musi teraz wydawać towary, bez których mogą stanąć roboty.

— Do diabła z takim wykorzystaniem taboru — pomyślałem sobie — dziękując za rzeczowe wyjaśnienia kierowcy. Na wszelki wypadek zapamiętałem sobie nazwę przedsiębiorstwa, do którego należy. Idąc dalej, zacząłem sobie obliczać:

— Samochód trzytonowy całkowicie załadowany workami z cementem, jeździ na odległości 4 km przez mało ruchliwe ulice w mieście, jeśli uda się kierowcy utrzymać szybkość 20 km/godz. to jazda w jednym kierunku trwa 12 min. Trzy tony cementu w workach można wyładować w ciągu około 20 minut i to z równoczesnym załatwieniem formalności odbiorczo-magazynowych, ale tylko przy dobrej woli i szczypcie rozsądku, co potocznie nazywa się dobrą organizacją pracy. Z powrotem brak niestety ładunku, czego zresztą przy wykonywaniu przewozów na małe odległości, trudno się spodziewać. Po wyładowaniu można zatem, bez straty czasu (przepustka na bramę załatwiona podczas trwania wyładunku), wracać. Jazda z powrotem znów dwanaście minut i niezwłocznie załadunek dalszych worków cementu, który trwa — łącznie z załatwieniem formalności pomiędzy kierowcą i magazynierem — około 25 minut. Razem zatem: dwie jazdy trwające 24 minuty, załadunek 25 minut, wyładunek 20 minut, czyli, że cały obieg powinien trwać, gdy wszystko planowo, czyli dobrze, pójdzie, 69 minut. Wobec tego, że pracujemy na razie tylko na jedną zmianę, to jest 480 minut w ciągu doby, należy wykonać dziennie 7 obiegów, to jest jazd tam i z powrotem. Na każdy obieg składają się dwie jazdy po 4 km, to znaczy, że robiąc dziennie 7 obiegów, samochód wykona przebieg 7 × 4 × 2 = 56 km, z czego połowę z ładunkiem 3 tony za każdym razem. Z tego jasno wynika, że samochód wykona dziennie 28 km × 3 tony = 84 tono-km. Na koszty utrzymania i ruchu samochodu składają się dwa czynniki: stały tj. koszty uposażenia kierowcy, koszty garażowania wraz z przynależnym personelem, asekuracja i różne koszty administracyjne. Te koszty nie są zależne od tego czy samochód jeździ, czy też stoi, inaczej, nie są one zależne od właściwego wykorzystywania samochodu. Drugim czynnikiem są koszty zmienne wprost zależne od każdego przejechanego kilometra, jak paliwo, smary, ogumienie, obsługa techniczna, naprawy i wreszcie samo zużycie samochodu, czyli umorzenie jego wartości. Tak rozważając, doszedłem szybko do wniosku, że koszt wykonania jednego tono-km, inaczej przewiezienia jednej tony na odległość jednego kilometra, będzie tym mniejszy im więcej kilometrów uda mi się zrobić w ciągu dnia, gdyż koszty zmienne zwiększają się z każdym kilometrem, ale są jednakowe na każdy poszczególny kilometr. Natomiast koszty stałe ciążą na każdym wykonanym kilometrze, a zatem i na każdej przewiezionej tonie, tym więcej, im mniej kilometrów wykona się dziennie, to znaczy im gorzej samochód będzie wykorzystany.

Teraz zdałem sobie jasno sprawę, co spowodował przeciążony pracą magazynier. Przetrzymując samochód z górą godzinę, zmniejszył ilość obiegów o jeden. Dzienna praca wyrazi się ju biegiem 48 km i wykonaniem 72 tono-km. O 15% gorszy wynik z powodu jednego przestoju! Przyjmując przy przewozach na małą odległość stosunek kosztów stałych do zmiennych 50% i dzienny koszt utrzymania i ruchu samochodu średnio 4000 zł., otrzymamy wyższy koszt każdego wozo-km o 6 (sześć) złotych. Jeśli magazynier, który spowodował tę stratę nie jest wyjątkiem, a — nie daj Boże — regułą, to wskutek nie właściwego wykorzystywania taboru ciężarowego ponosimy co dzień straty wynoszące wiele milionów złotych.

(Akc.).



Silnik grzeje? Nie. Pomimo tego strz. Pokładek woli sprawdzić poszczególne zespoły silnika, gdyż wie, że w okresie letnich ćwiczeń samochód poddany jest wzmożonej eksploatacji

„PRAWO JAZDY” w ręku każdego żołnierza WP

(Od naszego korespondenta)

W okresie letnich ćwiczeń tysiące nowych, dobrze wyszkolonych kierowców wojskowych zasiądzie przy kierownicy. Z chwilą ukończenia kursów wyszkoleniowych, jakie odbywały się we wszystkich prawie jednostkach wojskowych, po złożeniu końcowych egzaminów, młodzi kierowcy rozpoczęli odpowiedzialną pracę, aby wraz ze swoimi starszymi kolegami, dać przykład potężnie rozwijającej się Służby Samochodowej w Odrodzonym Wojsku Polskim.

W jednostce naszej zakończyły się kursy wyszkolenia kierowców samochodowych. Aby uzyskać jak najlepsze wyniki, zorganizowaliśmy salę pomocy naukowych. Własnymi siłami przygotowaliśmy przekroje silnika, skrzyni biegów, i innych zespołów. Niektóre modele były ruchome. I tak np. widać było pracę wszystkich mechanizmów silnika, obieg oleju, wody, pracę pompki olejowej, wytwarzanie mieszanki w gaźniku itp. Początkowo kursanci zapoznawali się z uruchomianiem i prowadzeniem wozu w ten sposób, że silnik pracował przy podnoszonych tylnich kołach napędowych. Gdy kursanci opanowali już pracę silnika i zmianę biegów w miejscu, dopiero wówczas przeprowadzono szkolenie praktyczne w terenie.

Teren przygotowano w ten sposób, aby kursanci jak najlepiej opanowali zasady kierowania. Porozstawiano znaki drogowe. Ustawiono tyczki, aby kierowca nauczył się prowadzić samochód na zakrętach, zrobiono wjazdy w wąskie „bramy”. Po przeszkoleniu teoretycznym, kursanci uzupełniali swoją wiedzę, obserwując pracę kierowców samochodowych przy wożeniu węgla ze stacji, produktów żywnościowych itp. W ten sposób zaoszczędziliśmy materiały pędne w ilości 300 kg.

Uczestnikami kursu byli żołnierze, którzy po raz pierwszy w wojsku zdobywali umiejętność kierowania samochodem. Kpr. Najder, syn robotnika, który niedawno jeszcze był kursantem, dziś jest już wzorowym kierowcą. Pomaga on młodszym kolegom w nauce i często objaśnia im budowę silnika samochodowego. Z zainteresowaniem słuchali kursanci wykładów ppor. F o t y m s k i e g o. Wielu z nich jak np. kursanci B u ł a - S t a r o s t k a i L i t w o r a doskonale opanowali technikę jazdy.

Po zakończeniu kursu nastąpiły egzaminy. Słabszym pomogli kpr. K m i e c i k, kpr. N a j d e r i st. strz. O w c a r z. Do kursantów krótko przemówił por. J a n k o w s k i, a następnie rozpoczęły się egzaminy. Nieźle odpowiadał szer. Cybulski i szer. Włodarczyk, który po ukończeniu kursu i odbyciu służby wojskowej chce pracować w ośrodku maszynowym.

Wszyscy kursanci zdali egzamin dobrze. Jest to zasługą w znacznej mierze wykładowców por. P i o t r o w s k i e g o i plut. G l e s n e r a. W szkoleniu zastosowaliśmy zasadę ciągłości nauki.

Jednocześnie wyszkolono 48 oficerów, którzy dobrze zdali egzamin ze znajomości sprzętu samochodowego i zdobyli prawa jazdy. Kurs oficerski prowadził ppor. F o t y m s k i. Zajęcia trwały 2 godziny dziennie. Na kurs uczęszczali oficerowie liniowi, polityczni i kwatermistrzostwa m. in. z-ca d-cy do spraw pol-wych. szef sztabu jednostki oraz kwatermistrz.

Młodziński kpt.

DWIE POMOCE

— Przyjaciół poznaje się w potrzebie — mówi stare przysłowie. My kierowcy poznawaliśmy prawdziwą, socjalistyczną przyjaźń właśnie wówczas. Wówczas gdy najbardziej, najpilniej potrzebna była braterska pomoc.

Szybki rozwój naszej motoryzacji w przeciągu 5 lat dzielących Polskę od wyzwolenia zawdzięczamy w wielkim stopniu bezinteresownej, prawdziwie internacjonalistycznej pomocy Związku Radzieckiego.

Dzięki wielkodusznej pomocy Armii Radzieckiej mogliśmy zaopatrzyć potężną nowoczesną armię, jaką jest Wojsko Polskie, w sprzęt motorowy. Było to zadanie, którego w warunkach lat 1944 — 45 nie zdołalibyśmy sami nigdy wykonać.



W długich, niekończących się szeregach widzimy nowoczesne samochody radzieckiej produkcji GAZ-51. Dbają o nie kierowcy wojskowych jednostek. Wiedzą, że sprzęt techniczny naszej armii wzmaga jej siłę obronną, stojącej twardo na straży pokoju

Wojsko Polskie zostało zaopatrzone w najnowocześniejszy i doskonale technicznie wypróbowany w latach wojny z Niemcami sprzęt motorowy, przez potężny przemysł Związku Radzieckiego.

Wartość oddanego nam sprzętu przekracza miliardy złotych. Czy sumę ten nasz zniszczony, stojący u progu odbudowy, kraj mógłby w 1945 orku kiedykolwiek spłacić? Nie. Ale sumy tej od nas nigdy nie zażądano. Jest w tym właśnie wielka prawda. Prawda o różnicy między pomocą socjalistyczną a okrzyczaną przez tuby propagandy anglosaskiej pomocą kapitalistyczną. Podczas gdy Związek Radziecki ofiarował nam w najtrudniejszym okresie bezinteresownie uzbrojenie i wspaniały sprzęt motorowy, kapitaliści angielscy kazali sobie płacić za wyżywienie naszych żołnierzy przez 5 lat walczących w ob... Anglii.

W najtrudniejszym okresie bitwy o transport, gdy na skutek ogromnych zniszczeń kolejnictwa każdy samochód posiadał wagę niemalże złota, z pomocą przyszły radzieckie ZIS-y i GAZ-y. Odstąpione przez Związek Radziecki stały się kośćcem, na którym mogliśmy wesprzeć dalszą budowę. Im zawdzięczamy, że w pierwszym okresie mogliśmy zaopatrzyć miasta w wyżywienie, dostarczyć surowce do fabryk, przewozić ludzi na tych odcinkach, gdzie kolei nie dało się od razu uruchomić.

Po oswobodzeniu Warszawy, gdy wielkie miasto powstające z ruin do życia stanęło przed zdawałoby się nie do zwalczenia problemem komunikacji miejskiej znów z pomocą przybył Związek Radziecki. Pierwsze trolejbusy -dar bliskiej nam, bohaterskiej Moskwy rozwiązały początkową sytuację bez wyjścia.

Nie tylko materialnie pomagał Związek Radziecki młodej, rodzącej się motoryzacji polskiej. Pierwsi oficerowie służby samochodowej szkolili się w radzieckich akademiach motoryzacyjnych. Dziesiątki i setki radzieckich techników, inżynierów i oficerów wojsk zmotoryzowanych przyszło z pomocą w szkoleniu kadr technicznych Wojska Polskiego. Radzieckie obrabiarki utrzymywały w stałej gotowości w polowych bazach naprawczych potężną motoryzację Wojska. W następnym etapie, po zakończeniu wojny z faszystowskimi najeźdźcami technicy, kierowcy i specjaliści wojskowi wyszkoleni przez radzieckich specjalistów stanęli już w cywilnych ubraniach do pracy nad rozbudową własnej motoryzacji. Radzieckie maszyny z polowych baz remontowych stały się zalążkiem naszych dzisiejszych warsztatów naprawczych.

Na dalszym etapie rozwoju naszej motoryzacji pomoc Związku Radzieckiego jakkolwiek w innej już formie jest nadal niemniejsza. Polsko Radziecka umowa handlowa nie wymagająca od nas posiadania trudnych do zdobycia dewiz zapewnia nam stały dopływ najbardziej niezbędnego sprzętu motoryzacyjnego, którego kapitalistyczny zachód nie chce lub nie jest w stanie nam dostarczyć. Realizację jej widzimy w stale większej liczbie Zisów 150, Gaz-51 oraz traktorów na naszych drogach. W wielkiej ilości napływają najtrudniejsze do uzyskania części zamienne, opony, surowce itp. W ramach wspaniałomyślnej pożyczki otrzymujemy sprzęt motorowy dla naszego Wojska.

Nie mniejszym czynnikiem pomocy Związku Radzieckiego dla naszej motoryzacji są również ogromne doświadczenia jakie ZSRR zdobył budując własną motoryzację. Doświadczenie to pomogło nam przy organizacji własnego przemysłu samochodowego i motocyklowego, przy organizacji potężnego ruchu kierowców — współzawodnictwa pracy.

Oparcie naszej motoryzacji o potężne zaplecze przemysłu Związku Radzieckiego pozwoliło nam uwolnić się od macek kapitalistycznego wyzysku planu Marshalla. Pozwala nam dzisiaj coraz bardziej rozwijać naszą motoryzację i przemysł motoryzacyjny wbrew wszelkim knowaniom anglosaskich imperialistów. Wspaniałe wyposażenie naszej armii w najdoskonalszy sprzęt motorowy, uzyskany dzięki pomocy ZSRR, i stale rosnąca siła własnego przemysłu, słuszna polityka przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji Ludowej — dają nam gwarancję pewności i poczucia siły wbrew wszelkiej propagandzie wojennej imperialistycznych podżegaczy z nowojorskiej Wall street, którzy chcieli z naszej motoryzacji uczynić domenę swych brudnych zysków i wojennych knowań.

Wilamowski, kpt.

WYCIECZKI SAMOCHODAMI

Ministerstwo Komunikacji wydało przepisy, określające, na jakich warunkach mają być wydawane przez władze administracyjne (urzędy wojewódzkie i starostwa) zezwolenia na dokonanie przewozu wycieczki autobusem lub samochodem ciężarowym. Wymagane jest odpowiednie dostosowanie samochodu ciężarowego i wskazanie osoby, która przyjmuje na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo jadących. Odbywanie wycieczek i innych przewozów doraźnych samochodami ciężarowymi i autobusami, bez uzyskania zezwolenia, będzie pociągało za sobą nakładanie surowych kar administracyjnych, na organizatorów wycieczki i osoby dysponujące samochodami.

Należy przypuszczać, że ściśle przestrzeganie przepisów o przewozach wycieczek samochodami ciężarowymi zmniejszy w tym roku ilość katastrof samochodowych.

Już wkrótce do wojska

Junacy warszawskiego ośrodka SP będą dobrymi oficerami samochodowymi

Trwający od 15 marca br. turnus szkolenia motorowego „SP" da już w początkach lipca wyszkolone kadry nowych kierowców. Turnus liczy 210 kursantów. Podzieleni oni zostali na dwie kompanie. Kompania I odbywa wykłady w godzinach rannych, a kompania II od godz. 17 do 20 wieczorem. Już od pierwszych dni trwania turnusu obie kompanie współzawodniczą między sobą, dzięki czemu praca w ośrodku idzie raźniej i daje coraz lepsze wyniki. Junacy obu kompanii uporządkowali teren ośrodka, założyli koło budynku trawniki, a następnie ułożyli z kawałków tłuczonej cegły rysunek orła „SP" i napis: „Ośrodek Wyszkolenia Motorowego". Przy II Kompanii założono koło Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Radzieckiej. Komendant tutejszego odcinka kpt. Muran jest także członkiem koła. Koło wydaje gazetkę ścienną pod hasłem „My i ZSRR" i organizuje odczyty okolicznościowe prowadzone przez przewodniczącego st. junaka Kołodziejczyka. Niezależnie od TPRR kompania II prowadzi jeszcze gazetkę ścienną „Junak", a kompania I gazetkę „Nasza Myśl".

Sala warsztatowa zaopatrzona jest w doskonałe pomoce naukowe. Mamy przekrój silnika samochodowego Zis, i rysunki schematyczne z części podwozia i silnika, pozostałe z poprzedniego turnusu znaki drogowe i stare silniki, które rozbierając i składając zdobywają junacy bezpośrednie doświadczenie przy poznawaniu budowy silnika. Dobra systematyka wykładów teoretycznych wykładowcy ob. Różanowicza, pozwala junakom doskonale rozumieć tajniki działania silnika. Oprócz wykładów teoretycznych i praktycznych ze znajomości budowy samochodu, również dużą rolę odgrywa wychowanie obywatelskie.

Do tej pory wysunęli się na czoło w pracy i w nauce junacy: Dąbrowski Jerzy, Kołodziejczyk Kazimierz, Spalik Jerzy, Kułakowicz Kazimierz, Adamczyk Kazimierz, Kuczabski Jan. Urozmaiceniem dla wszystkich są niewątpliwie ćwiczenia z nauki jazdy. Junacy dbają tak o stan techniczny jak i o wygląd zewnętrzny wozów pod kierunkiem instruktorów jazdy ob. ob. Ogińskiego, Skowrońskiego, Skaryszewskiego i Dziedzica, którzy pragną wypuścić ze swych rąk kierowców, będących w przyszłości przykładem dla innych. W przededniu święta klasy robotniczej — 1 maja — junacy przygotowywali się do pochodu, aby zamanifestować całemu światu, że potrafią wywiązać się ze stojących przed nimi zadań. Na defiladę 1 majową wyjechaliśmy w 50 motocykli 250 ccm marki „Jawa".

Jako czyn 1 majowy junacy II kompanii wykonali „tablicę plastyczną", na której samochody poruszają się na magnesach. W czerwcu z radością powitano przydzielone ośrodkowi nowe samochody osobowe.

Wielu z kursantów kończąc w bieżącym roku szkołę średnią będzie mogło po ukończeniu kursu iść do Liceum Samochodowego, aby w przyszłości pracować w przemyśle motoryzacyjnym lub wejść w skład Korpusu Oficerskiego Służby Samochodowej.

junak Malenda Tytus



Młodzież ośrodków motoryzacyjnych SP garnie się do nauki i do zajęć praktycznych. Nie potrzebują się martwić kto z nich siądzie dziś za kierownicą. Ćwiczebnych ciągników jest dosyć i za chwilę młodzi kursiści znajdą się w terenie.

Dbałość o ogumienie — to dobre wykonanie zadania na ćwiczeniach

Czas używalności ogumienia samochodu uzależniony jest od wielu czynników. Poniżej podajemy kilka zasadniczych wskazówek, których stosowanie przedłuży okres używalności ogumienia, a w szczególności opon:

Należy bezwzględnie przestrzegać utrzymania odpowiedniego ciśnienia w oponach.

Nieprzestrzeganie tego warunku powoduje niszczenie osnowy oraz w wypadku, gdy opona jest niedostatecznie napompowana istnieje większa możliwość schwytania gwoździa, który dostaje się do dętki przez miękki i cieńszy bok opony.

Nie wolno przeładowywać samochodu, gdyż powoduje to między innymi szybsze zużycie opony.

Bardzo zły wpływ na oponę wywiera przeciążenie.

Opona przeciążona załamuje się, nitki tkaniny zrywają się, co powoduje szybkie niszczenie.

Uszkodzenie opony, nawet drobne, należy naprawiać przez wulkanizowanie.

Przez uszkodzenia zewnętrzne bawełniane nitki kordu wchłaniają wilgoć, smary, oleje, benzynę itp., co w konsekwencji powoduje gnicie, a tym samym zmniejszenie wytrzymałości opony.

Do poszczególnych wymiarów opon należy stosować przepisowe obręcze.

Średnica obręczy winna odpowiadać ściśle średnicy opony u podstawy stopki, natomiast szerokość wnęki może się różnić maksymalnie o jeden numer obręczy przynależnej do danej opony.

Należy regularnie sprawdzać stan obręczy.

Dokładnie czyścić ją przed montażem, rdzę usunąć szczotką drucianą, po czym miejsca te lekko posmarować gliceryną.

Pogięcia, rdza i garby niszczą stopkę opony i stanowią poważne niebezpieczeństwo podczas jazdy.

Gdy obręcz posiada małe wygięcia i zamiana jej przedstawia duże trudności, należy po przejechaniu 2.000 km przesuwać oponę na obręczy, ażeby jedno i to samo miejsce stopki nie było niszczone.

Należy dopilnować, ażeby koła były odpowiednio ustawione.

Za duży skos, nieodpowiedni rozstaw, wichrowatość lub bicie kół powoduje niszczenie opony.

Nie należy na jednej osi montować opon różnych wymiarów, a także opon mniej zużytych z więcej zużytymi.

Takie montowanie powoduje krzywe ustawienie wozu i nienormalne zużycie opony przez skrzywienie płaszczyzny biegowej opony w stosunku do powierzchni jezdni.

Do montowania opon na obręcz należy stosować odpowiednie narzędzia.

Stosowanie nieodpowiednich narzędzi może spowodować uszkodzenie, a nawet zniszczenie stopki opony, bądź to zerwanie drutówki, lub zerwanie, ewentualnie zgięcie gumy ochronnej, krzyżówki, otaczającej drutówkę. Przez uszkodzone miejsce może przenikać wilgoć, która powoduje rdzewienie drutówki.

Na zmniejszenie okresu używalności opony wpływa jeszcze:

— gwałtowne ruszanie z miejsca,
— zbyt częste i silne hamowanie,
— przejeżdżanie z dużą szybkością przez wystające kamienie, szyny kolejowe itp.

Fopp.

Racjonalizatorzy wojskowi
NA ĆWICZENIACH LETNICH

WYBUDOWALIŚMY RUCHOMY PUNKT ZAOPATRZENIA W MP i S

Samochodziarze wrocławskiej jednostki dobrze wiedzą, jak cennym surowcem są materiały pędne i smary. Akcja oszczędnościowa zapoczątkowana w jednostce rozwija się nadal na obozie letnim.

Z praktyki wiedzą, jak nieoszczędne jest nalewanie benzyny z beczki albo też z kanistra, jak łatwo wówczas o zanieczyszczenie jej kurzem, w który obfitują letnie dni, lub o wywołanie pożaru nawet.

Dlatego też natychmiast po przybyciu na obóz przystąpili do budowy ruchomego punktu tankowania. Punkt umieszczony został na leśnej drodze, prowadzącej do parku samochodów. Zbiorniki znajdują się ukryte między drzewami na skraju lasu tak, że najbystrzejszy nawet obserwator „nieprzyjacielski" nie zdoła odkryć ich z powietrza.

Do budowy użyty został materiał z pobliskiego lasu. W obróbce wyróżnili się kierowcy: Adamczyk, Pluta i Nowakowski. Cały zaś pomysł pochodzi od magazyniera materiałów pędnych plut. Kotarby, który podobną stację budował na froncie. Za dobry pomysł są mu wdzięczni wszyscy kierowcy, którzy obecnie dzięki tak pomysłowej „stacji benzynowej" szybko, bez straty czasu, paliwa i niebezpieczeństwa pożaru mogą zatankować swe samochody.

Radzimy kolegom z innych jednostek, którzy nie wpadli jeszcze na ten „pomysł"



czym prędzej wybudować u siebie podobną stację, a przekonacie się, jaki będziecie mieli z niej pożytek. W tym celu za zgodą „wynalazcy" przesyłamy wam rysunek wyobrażający w „przybliżeniu" naszą stację.

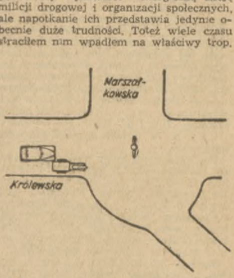
chor. Ligota



Mercedes 170 V. nr DOO1-446, starał się w dniu 21.VI.49 za wszelką cenę udowodnić wszystkim użytkownikom jezdni na ulicy Piusa XI, iż tylko przebojem i łamaniem przepisów można sobie wywalczyć pierwszeństwo w jeździe. Tak więc „z fasonem" wyprzedził na skrzyżowaniu z ul. Mokotowską samochód Fiat 1100, i zaraz potem wyprzedzał na trzeciego trollejbus linii 52, siejąc zrozumiały przestrach wśród nadjeżdżających z przeciwnej strony. Zrozumiałem przyczynę takiej jazdy, gdy zobaczyłem, że... kierowca miał lat około 20 i wiózł dwie piękne panie, którym z pewnością chciał zaimponować. Czy to ładnie kierowco z wozu D001-446?

„JAZDA Z DROGI".

Okaz „prawdziwego pirata drogowego", który postępował w myśl zasady „jazda z drogi, bo rozbiję", wytępiony został prawie całkowicie w latach 1947—48. Nieliczne „egzemplarze" tego gatunku przetrwały wprawdzie energiczną akcję milicji drogowej i organizacji społecznych, ale napotkanie ich przedstawia jedynie obecnie duże trudności. Toteż wiele czasu straciłem nim wpadłem na właściwy trop.



Sytuacja wg załączonego szkicu. Godzina 12.40. 4 czerwca. Na skrzyżowaniu Królewskiej z Marszałkowską stoi dwukołowy konny wózek transportujący pianino. Z tyłu nadjeżdża ciężarowy samochód należący do Zjedn. Energ. Okr. Warsz. Sieć Warszawska Nr 8 A-79207 i zatrzymuje się tuż, tuż przy wózku. Kierowca ciężarówki ma zamiar wyprzedzić, ale niestety nie chce mu się cofać samochodu, więc w arogancki sposób zwraca się do woźnicy, aby usunął mu się z drogi. Ten pomija „ultimatum" milczeniem. Czeka na zmianę kierunku ruchu, aby ruszyć naprzód.

Wtedy to właśnie ob. „kierowca" pokazuje swoją energię. Włącza I-szy bieg i...:

Trzask, zgrzyt, wózek potoczył się naprzód...

Pianino na szczęście ocalało.

Woźnica rzuca się w kierunku szoferki, klnąc i wymyślając. W odpowiedzi kolega kierowcy łapie za żelazny drąg...

Do gorszącej awantury nie doszło tylko dzięki zdecydowanej postawie publiczności, która oburzona do najwyższych granic zagroziła kierowcy swą natychmiastową interwencją.

Na marginesie tego zajścia zwracamy się z propozycją do Dyrekcji Elektrowni, aby zajęła się swym kierowcą wozu Nr 8.

Kierowca ten jest niewątpliwie „piratem drogowym" a ponadto zachowaniem swym przynosi ujmę instytucji w której pracuje.

Jol.

Ponura statystyka

Angielska służba drogowa ogłosiła przed paru dniami dane statystyczne odnoszące się do ilości i przyczyn wypadków drogowych w Anglii w roku 1948. Przytaczamy tu parę cyfr o motocyklistach:

W ogólnej liczbie 4 513 śmiertelnych wypadków drogowych 505 motocyklistów zostało zabitych; 13 000 zostało rannych; 80 pasażerów motocyklowych zabitych, a 3 086 rannych. Przeciętny wiek zabitych kierowców motocyklowych wynosił 25 lat. Służba kontroli przeanalizowała dokładnie 4 000 śmiertelnych katastrof drogowych i stwierdziła, że w 593 wypadkach przyczyną byli motocykliści. W liczbie tej 462 poniosło śmierć. Jako główne przyczyny wypadków podano:

1. zbyt szybka jazda w 243 wypadkach,
2. nieuwaga na skrzyżowaniach i miejscach o złej widoczności w 170 wypadkach,
3. nie przestrzeganie lewostronnego ruchu w 90 wypadkach,
4. nieprawidłowe wyprzedzanie w 53 wypadkach,
5. jazda z niewystarczającymi światłami w 49 wypadkach.

Powyższe zestawienie dowodzi, iż kraj tak zmotoryzowany jak Anglia i posiadający bodaj że największą ilość klubów motocyklowych w stosunku procentowym do ilości zarejestrowanych motocykli; nie kładzie odpowiedniego nacisku na akcję szkoleniową.

To Cię napewno zainteresuje!

Gdy silnik wysokoprężny nie chce ruszyć, można dla ułatwienia zapłonu strzepywać szmatkę, przepojoną benzyną, w bezpośredniej bliskości filtra powietrza. Natomiast zbyt długie obracanie silnika rozrusznikiem przy naciśniętym do końca pedale przyspiesznika utrudni rozruch, bowiem do cylindrów zostanie wstrzyknięta nadmierna ilość oleju gazowego (ropy), która pochłaniać będzie ciepło, wytworzone sprężaniem powietrza.

Wstrzykiwanie do rury ssącej benzyny lub innego paliwa lekkiego, jest nie dozwolone, bowiem może wywołać uszkodzenie silnika wskutek zapłonu o charakterze detonacji.

ooOOoo

W razie utknięcia samochodu w piasku lub błocie bardzo pomocnym jest podłożenie pod koła napędowe desek, a nawet dywanika. Ponadto konieczne jest jaknajwolniejsze obracanie kołami, bowiem gwałtowne dodanie gazu zakopie koła głębiej. Doświadczony kierowca wyłączy w tym przypadku zapłon, wyjdzie z wozu pozostawiając dźwignię biegów na najniższej przekładni i będzie obracał silnik ręcznie przy pomocy korby. Ten sposób daje doskonałe rezultaty.

ooOOoo

Podczas jazdy na gładkiej nawierzchni możemy poznać „schwycenie" gwoździa przez oponę po rytmicznym stukaniu gwoździa o asfalt lub beton drogi. Zatrzymanie w porę samochodu i wyjęcie gwoździa w wielu przypadkach usunie niebezpieczeństwo przebicia dętki. Siedzący w oponie gwóźdź uszkadza dętkę przeważnie po dłuższym czasie, wyjęcie go w czas zapobiegnie kłopotom. Sposób ten stosowany jest stale przez doświadczonych kierowców, którzy nie tylko siedzą za „kółkiem", lecz i umieją słuchać.

ooOOoo

Gdy silnik podczas rozruchu został nadmiernie „zasany", należy go „przedmuchać" czystym powietrzem. Zamiast wykręcania świec i obracania rozrusznikiem, można kręcić bardzo powoli korbą rozruchową przy całkowicie naciśniętym pedale przyspiespiesznika (na pełnym gazie). Należy wtedy uważać, by niezwłocznie zmniejszyć gaz, gdy silnik ruszy. Sposób ten nie nadaje się do silników wysokoprężnych.

PRZEKŁADNIE CIĄGŁE

Automatyczne przekładnie ciągłe znajdują w automobilizmie coraz szersze zastosowanie. Mają one za zadanie zmianę prędkości obrotowych między wałem silnika, a wałem napędowym kół, bez przerw w przenoszeniu napędu.

W przekładniach stopniowych mechanicznych wyłączanie biegu i załączenie następnego musi odbywać się przy rozprzęganiu, tj. rozłączaniu wału silnika i wału napędowego kół. Powstaje wówczas nagła przerwa w przenoszeniu mocy wytworzonej przez silnik. W tym momencie pojazd nie otrzymuje więcej popędu i nie jest przyśpieszany; przeciwnie, w wyniku sił oporu, który energia silnika pokonuje — sił bezwładności, tarcia, oporów toczenia, oporów powietrza — pojazd jest opóźniany. Zamiast przyśpieszenia dodatniego otrzymuje przyśpieszenie przeciwne do kierunku jazdy i zależy tylko od zręczności kierowcy i do jego szybkości działania, aby ten moment był jak najkrótszy. Daje się to osiągnąć dość łatwo w samochodach osobowych, gdzie stosunek ciężaru do mocy jest niewielki. Gorzej rzecz się jednak przedstawia w wypadku wozu ciężarowego lub autobusu. Każda zmiana biegu jest tu dobrze wyczuwalna przez gwałtowne przyhamowanie. Spada wówczas sprawność pojazdu przez zwiększenie zużycia paliwa, ponieważ po każdym manewrze, należy nadrobić utracony rozpęd przez zwiększony wysiłek silnika. Zwiększa się również zużycie części mechanicznych układu napędowego, poddanych większym siłom oraz zmniejsza się wygoda jazdy pasażerów dzięki częstym wstrząsom.

Wyżej opisane ujemne strony daje się zauważyć specjalnie, jeśli autobus użyty jest w ruchu miejskim, gdzie przyśpieszenie i hamowanie odbywa się szczególnie często i gwałtownie.

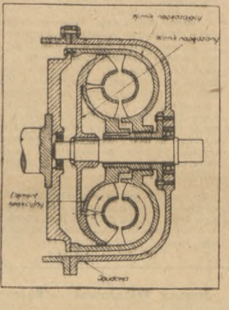
Każdy automobilista wie, że istnieje najekonomiczniejszy zakres pracy silnika, który nie zachodzi wcale przy zupełnie otwartej przepustnicy. Otóż, jest zupełnie zrozumiałe, że ze względów oszczędnościowych najlepiej jest wykorzystywać silnik, możliwie stale, w zakresie najlepszej jego wydajności. Celem przekładni ciągłej lub automatycznej jest wykorzystanie mocy silnika w zakresie najlepszej jego sprawności i to w sposób możliwie najbardziej stały, przez dostosowanie układu przeniesienia do tego najekonomiczniejszego okresu pracy.

Istnieją trzy zasadnicze rodzaje przekładni ciągłych: mechaniczne, elektryczne i hydrauliczne, poza tym istnieją konstrukcje elektro-mechaniczne i hydro-mechaniczne.

SPRZĘGŁO HYDRAULICZNE

Zbudowane jest następująco: w szczelnej skrzynce znajdują się dwa koła wyposażone w łopatki. Jedno z kół osadzone jest na wale silnika, drugie na wale napędowym przekładni.

Wirnik pierwszy (napędzający) pracuje jako pompa i wzbudza ruch płynu. Tak długo jak silnik pracuje na małych obrotach, rozwijany moment obrotowy pozostaje poniżej wartości koniecznej do pokonania bezwładności pojazdu i płyn „ślizga się" między łopatkami obu wirników. Kiedy wartość graniczna momentu zostaje osiągnięta, wirnik drugi, który pracuje jako turbina, zaczyna się obracać i w efekcie samochód rusza.



Sprzęgło funkcjonuje automatycznie przez obsługiwanie tylko pedału „gazu". Jednakże prędkości obrotowe i momenty są na każdym wale jednakowe, tak że jest konieczne użycie skrzyni biegów.

Przekładnia hudrauliczna momentu

Celem lepszego zrozumienia konstrukcji przekładni hydraulicznej, należy przypomnieć sobie kilka uwag ogólnych o przenoszeniu mocy w przekładniach.

Przyjmujemy dla uproszczenia, że nie ma strat mocy w mechanizmach pośrednich i moc dostarczana przez silnik równa się mocy na wale wyjściowym.

Jeśli wał napędowy przekładni obraca się z pewną prędkością, przenosząc dany moment, a wał wyjściowy dzięki przełożeniu obraca się z prędkością mniejszą i przenosi moment większy, to w układzie przeniesienia istnieje również moment równy różnicy momentu włożonego i otrzymanego. W wypadku przekładni zębatych, typu klasycznego, ten moment wyrównawczy przenoszony jest przez obudowę skrzynki biegów. Gdyby nie była ona sztywno umocowana do podwozia, obracałaby się.

Powracając do budowy przekładni hydraulicznej, załóżmy, że w sprzęgle hydraulicznym wbudowano trzecie koło o łopatkach stałych. Jest ono tym ciałem reakcyjnym, które przetworzy moment włożony na inny (zależnie od zapotrzebowania momentu) wytwarzając moment reakcyjny. Urządzenie takie, w najprostszej postaci, przedstawione jest na rysunku.

Zasadnicza więc różnica między sprzęgłem hydraulicznym, a „zmieniaczem" hydraulicznym momentu, polega na tym, że ten ostatni, powstaje przez dodanie do dwóch wirników, napędzającego i napędzanego, statora z łopatkami, którego rola polega na wytworzeniu reakcji koniecznej do zmiany wartości momentu na wale silnika i wale napędzanym.

Istnieją jednak również i inne, mniejsze różnice w budowie. W sprzęgle hydraulicznym łopatki na obydwu wirnikach są promieniowe. Jest to dopuszczalne, ponieważ przy pracy normalnej, obydwa wirniki mają równą prędkość obrotową — płyn może przechodzić z jednego układu łopatek na drugi bez niebezpiecznych uderzeń.

W „zmieniaczu" natomiast momentu prędkości obrotowe różnią się znacznie na dwóch stopniach łopatek. Np. przy szczególnie dużym wysiłku, a zwłaszcza przy ruszaniu, wirnik napędzany obraca się z prędkością około trzy razy mniejszą od wirnika napędzającego i płyn będzie poddawany poważnym uderzeniom przy przechodzeniu z jednego systemu łopatek na drugi, powodując spadek wydajności.

Opracowano specjalny kształt łopatek celem uniknięcia uderzeń i strat, jak również zastosowano wirniki pośrednie kilkustopniowe.

A. S.

Węgry mają już wóz ludowy

Węgierski tabor samochodowy ucierpiał bardzo znacznie podczas wojny. Dotychczasowe importy samochodów nie wyrównały jeszcze stanu posiadania przedwojennego. Dlatego też konstruktorzy węgierscy, pracowali od dłuższego czasu nad projektami wozu ludowego, który by rozwiązał pomyślnie sytuację na rynku wozów osobowych. Wysiłki ich zostały uwieńczone sukcesem i pierwszy wóz ludowy „Pente-500" opuścił fabrykę „Manfred Weiss" w Budapeszcie. Samochód ten o małej wadze, odznacza się wielką wydajnością i trwałością konstrukcji. Produkcja seryjna pozwoli na utrzymanie niskiej ceny sprzedaży, umożliwiającej nabycie przez jak najszerszy ogół pracujących.

„Penje-500" jest czterosiedzeniową i dwudrzwiową limuzynką o dobrej widoczności tak dla kierowcy jak i dla pasażerów. Z tyłu wozu jest umieszczony dwusuwowy silnik dwucylindrowy, chłodzony powietrzem. Doprowadzenie strumieni powietrza uzyskano przez specjalne oprofilowane wloty, między błotnikami tylnymi a nadwoziem. Pojemność silnika wynosi 500 cm i moc osiągalna 15 KM. Sprzęgło suche jednotarczowe znajduje się we wspólnej obudowie silnika, skrzyni biegów i wyrównywacza. Dopływ paliwa odbywa się pod własnym ciężarem ze zbiornika umieszczonego w tyle wozu. Olejenia oddzielnego nie wprowadzono, uzyskując smarowanie mieszanką oleju z benzyną w stosunku 1:20. Długość podwozia wynosi 200 prawie równe znanemu dawniej Fiatowi — 500 z tym, iż Pente-500 ma większą wydajność silnika i lepszy stosunek mocy do wagi, mianowicie 33 kg/KM. Zawieszenie czterech kół niezależne, na poprzecznych resorach piórowych. Zużycie paliwa między czterema a pięcioma litrami na 100 km. Najwyższa szybkość 90 km/godz. Próby wytrzymałości na długich trasach z czteroosobowym obciążeniem i bagażem dały jak najlepsze rezultaty.

Aby jednak zwiększyć szybkość i przyśpieszenie fabryka opracowuje silnik 600 cm o mocy 18 KM, który zezwoli na szybkość około 100 km/godz.

A. Żym.

CZESKIE DWUKOŁOWCE

Kilkakrotnie pojawiały się już na świecie pojazdy mechaniczne, będące połączeniem dwukołowego motocykla z nadwoziem małego samochodu. W latach 1924 — 1928 szeroko reklamowany był dwukołowy samochód marki Morgan-Monotrace, który jednak nie został szerzej rozpowszechniony.

Samochody dwukołowe dzielą się na trzy kategorie pod względem zasady działania. Pierwszą z nich stanowią pojazdy, oparte na zasadzie motocykla. Kierowca utrzymuje równowagę przy pomocy kierownika, jak w motocyklu. Pojazdy te posiadają zazwyczaj nadwozie dwuosobowe z układem miejsc w tandem, tj. jedno za drugim.

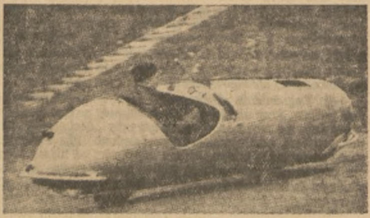
Drugi system opiera się na zasadzie giroskopu, jak w kolei jednoszynowej Brenana. Ciężki krążek o znacznych wymiarach wiruje w płaszczyźnie poziomej, przez co utrzymuje cały pojazd w równowadze, podobnie do bąka, będącego ulubioną zabawką dzieci.

Trzeci system przewiduje zastosowanie małych skrzydełek, jak w samolocie, które dają się wychylać ze swego położenia na podobieństwo lotek, a kierowca manewrując nimi umiejętnie już przy szybkości ponad 40 km/godz. potrafi utrzymać pojazd w równowadze.



Inny typ Minicaru, mieszczący swobodnie trzy osoby obok siebie.

Ostatnio pomysł dwukołowego samochodu odżył w Czechosłowacji. Znany pilot fabryczny, Dalnik, zbudował dwuosobowy pojazd mechaniczny na dwóch kołach, oparty na pierwszej z wymienionych zasad. Pojazd ten posiada jednak siedzenia obok siebie, a w razie braku pasażera, wyważany jest przesuwanym ciężarem. Kierowanie odbywa się przy pomocy steru podobnego dowycinka koła kierowniczego, jakw samolocie.



Czeski Dalnik zwany popularnie „latające cygaro".

Pojazd Dalnika wykazał dotychczas wielkie zalety tak co do stateczności, jak i co do szybkości. Osiąga on bez trudu szybkość 120 km/godz. i daje się swobodnie utrzymywać w równowadze już przy szybkości kroku ludzkiego. Podczas zatrzymywania się wysuwają mu się samoczynnie dwa dodatkowe kółka po obu stronach nadwozia, które podpierają pojazd podczas postoju. Kółka te można również wysuwać mechanicznie w czasie jazdy podczas ślizgawicy, przy czym oczywiście szybkość jazdy zostaje poważnie ograniczona, bowiem pojazd nie może nachylać się na zakrętach.

Ciekawy ten pojazd spotkał się z bardzo życzliwym przyjęciem ze strony kół fachowych, a twórca jego spodziewa się rozpoczęcia produkcji i sprzedaży. Koszt pojazdu jest niewielki i zaledwie nieco większy niż koszt motocykla z wózkiem średniej klasy.

Jak nas informują, w Polsce również są konstruktorzy - amatorzy, którzy budują podobny pojazd próbny. Czekamy z ciekawością na wyniki.

Ryt.

SKRZYNKA elektrotechniczna

Znasz działanie przekaźnika prądu do sygnałów?

W niektórych samochodach, posiadających dwa donośne sygnały elektryczne, znajduje się mały przyrządzik elektryczny, tak zwany przekaźnik. Jaką rolę on spełnia?

Otóż musimy wiedzieć, że silne sygnały elektryczne wymagają bardzo dużego natężenia prądu, dochodzącego do 50 amperów. Jak wiemy, włączenie sygnału odbywa się w ten sposób, że naciskamy przycisk na kierownicy. Prąd poczyna wtedy płynąć z akumulatora poprzez sygnał do styku na kierownicy i przez ten zwarty styk na masę samochodu, a z niej z powrotem do akumulatora.

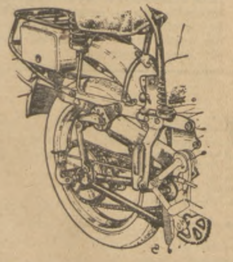
Otóż prąd o natężeniu kilkudziesięciu amperów spowodowałby powstawanie w stykach przycisku na kierownicy bardzo gorącej iskry o charakterze łuku elektrycznego, co z kolei wywołałoby szybkie zniszczenie styków.

By temu zapobiec, stosuje się właśnie przekaźnik. Jest on małym elektromagnesem z kotwiczką, podobnym do włącznika - wyłącznika na prądnicy. Gdy przyciśniemy guzik na kierownicy, zewrzemy obwód prądu poprzez uzwojenia elektromagnesu przekaźnika. Elektromagnes przyciągnie kotwiczkę, która ze swej strony zewrze drugi obwód prądu, w który włączone są już bezpośrednio sygnały. Styki tej kotwiczki są bardzo znacznych wymiarów, obliczone na przepuszczenie prądu o dużym natężeniu.

Tak więc przyciśnięciem przycisku na kierownicy wywołujemy włączenie prądu do sygnałów za pośrednictwem przekaźnika.

Witr.

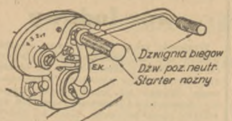
Nowe zawieszenie Guzzi



Skomplikowane zawieszenie tyłu wojskowego modelu Guzzi 500 typ Super Alce. Skok koła wynosi 20 cm.

O WYGODĘ JAZDY

Firma Moseley w Manchester wypuściła na rynek siedzenia samochodowe pneumatyczne. Zewnętrznie pokryte skórą lub materiałem z rafii nie różnią się od normalnych sprężynowych. Dopiero przekonanie się o wspaniałej elastyczności następuje po krótkiej przejażdżce po złych nawierzchniach. Drugim plusem tych siedzeń jest ich mała wysokość (11 cm) i możność wykorzystania poduszek pneumatycznych do ciągników, kombajnów i maszyn rolniczych.



DŹWIGNIA LUZU

Próby zastosowania przeróżnych automatycznych urządzeń do włączania z dowolnego biegu pozycji neutralnej były czynione dość dawno przez różnych producentów motocyklowych. Dopiero w roku 1949 firma Royal-Enfield wypuściła pierwszy raz w seryjnym motocyklu skrzynie biegów z dźwignią biegu neutralnego, zwanego popularnie „luzem".

Rysunek nasz przedstawia układ dźwigni biegów. dźwigni luzu i klickstartera na skrzyni biegów motocykla Royal-Enfield 350 O. H. V.

Bez najmniejszego wpływu na pracę dźwigni biegów, jest położenie dźwigni luzu, zezwalające na skasowanie dowolnego biegu. Tak więc, kierowca motocykla nie musi już wyszukiwać dość długo pozycji neutralnej, tylko po wyciśnięciu sprzęgła, piętą prawej nogi wciska dźwignię luzu w dół, aż do oporu, uzyskując natychmiast położenie neutralne.

Następnie może dowolnie włączyć dźwignią nożną bieg pierwszy lub drugi. Urządzenie takie oprócz dużej wygody w normalnej jeździe wykazało swe zalety na raidach terenowych i motto-cossach.

A. Z.

Uwaga na smarowanie

Dbaj o system Centralnego smarowania samochodu

Wiele samochodów (szczególnie pochodzenia niemieckiego), posiada system smarowania podwozia tak zwany centralny. Polega on na tłoczeniu oleju rurkami wszystkich miejsc podwozia, które normalnie smarujemy przy pomocy ręcznej praski smarowej.

Zespół centralnego smarowania składa się: z pompy centralnej, poruszanej nogą; z przewodów w postaci rurek sztywnych i połączeń elastycznych oraz z rozdzielaczy oleju z zasobnikami.

Pompa centralnego smarowania umieszczona jest na przegrodzie czołowej samochodu od strony silnika, a trzon tłoka, zakończony grzybkiem wchodzi do przedziału kierowcy. Tłok naciśnięty nogą kierowcy wtłacza olej do przewodów poprzez zaworek kulkowy, uniemożliwiający powrót oleju z powrotem do cylindra pompy. Po wciśnięciu oleju tłok powraca do normalnego położenia przy pomocy sprężyny i jednocześnie zasysa do cylindra świeżą porcję oleju ze zbiorniczka, umieszczonego nad cylindrem.

Z pompy olej tłoczony jest do kilku rozdzielaczy oleju, do których przyłączone są przewody, biegnące do poszczególnych miejsc podwozia. Rozdzielacze te posiadają małe kopułki metalowe, stojące pionowo i stanowiące pewnego rodzaju bańki z powietrzem. Olej wtłaczany jest od spodu do tych kopułek i podnosząc swój poziom w czasie wciskania spręża w kopułkach powietrze nad sobą. To sprężone powietrze ciśnie nadal na olej i powoduje powolne wciskanie go do miejsc smarowania.

Części ruchome podwozia, jak sworznie resorów w wieszakach, przeguby drążków kierowniczych i sworznie zwrotnic połączone są przewodami elastycznymi, które stale dostarczają olej do trących się powierzchni.

Obsługa centralnego smarowania jest prosta. Wystarczy co 100 km drogi nacisnąć do końca tłok pompy i puścić go, a tym jednym ruchem nasmarujemy całe podwozie. Oczywiście, cały system będzie działał sprawnie jedynie wówczas, jeżeli wszystkie przewody będą nie uszkodzone i nie zatkane. [illegible] przed wyjazdem w drogę kierowca powinien na miejscu nacisnąć raz lub dwa razy tłok pompy i wyszedłszy z wozu sprawdzić wzrokowo, czy olej wycieka ze wszystkich miejsc, które powinien smarować. Jest to kontrola jedyna i konieczna.

Zbiorniczek pompy centralnego smarowania napełnia się czystym olejem silnikowym tego samego gatunku jaki używa się w danej porze roku do silnika. Jedynie należy uważać, by zbiorniczek był zawsze napełniony, a działanie całego systemu nie zawodzi.

Należy przestrzec, by nie odkręcać niepotrzebnie owych kopułek powietrznych na rozdzielaczach, gdyż są one wyregulowane odpowiednio od długości i pojemności poszczególnych przewodów. W razie konieczności oczyszczenia, należy dokręcić je do tego samego położenia, w jakim znajdowały się one przed odkręceniem. Jest to bardzo ważne.

Istnieją jeszcze inne systemy centralnego smarowania, jak system tłoczenia smaru przy pomocy pompy mechanicznej, lub poprzez przewody, zaopatrzone w knoty, lecz systemy te są prawie nie używane, jako dość zawodne.

Jest jeszcze inny system, polegający na zgrupowaniu wszystkich smarowniczek w jednym miejscu i połączeniu ich przewodami ze wszystkimi miejscami podwozia. Wtedy wystarczy, zamiast pracować pod wozem, nasmarować ręczną praską smarową wszystkie smarowniczki. System ten jest również bardzo zawodny i nie przyjął się.

Należy o jednym dobrze pamiętać. Oto żaden z systemów centralnego smarowania nie obejmuje przegubów wahliwych wału pędnego (zwanego w gwarze niesłusznie „wałem kardana"). Przeguby te muszą być zawsze przesmarowane oddzielnie.

J. Kierz, mechanik

Narodni Podnik „MLADA BOLESLAV" pisze

Do Redakcji „Za Kierownicą"

W związku z artykułem pt. „Bolączki Skody 1101". umieszczonym w Nr 5 „Za Kierownicą" przesyłamy wyjaśnienia odnośnie pewnych rozwiązań konstrukcyjnych, które autor w. w. artykułu uznał za „bolączki".

1) Nie biorąc pod uwagę cennej właściwości wozu SKODA 1101, wynikającej z niezależnego zawieszenia kół, która winna być zwłaszcza w polskich warunkach drogowych uważana za podstawową zaletę, autor artykułu wysuwa inną właściwość tego zawieszenia, która może tylko i wyłącznie przy nieodpowiednim sposobie jazdy (wskutek hamowania na zakrętach) spowodować poślizg samochodu. Przeciwko rozwiązaniu konstrukcyjnemu tylnej osi nie może być argumentów technicznych, gdyż niezależne zawieszenie stosowane jest w wielkiej ilości samochodów, odznaczających się znaczną szybkością (Mercedes-Benz, KDF, TATRA itd.), a nawet przy specjalnych samochodach wyścigowych, przy których problem stabilności odgrywa najważniejszą rolę. Jesteśmy przekonani, że przy właściwym sposobie jazdy ocenione zostaną zalety naszej konstrukcji przez doświadczonych kierowców.

2) Jest raczej sprawą poglądu, czy zmianą biegów ma być tak łatwa i płynna, ażeby kierowca ewentualnie nie odczuł, czy włączył dany bieg całkowicie, czy tylko częściowo. Sądzimy, że nasze rozwiązanie odpowiada najlepiej, ponieważ gwarantuje właściwe włączenie biegu, nawet przy prowadzeniu wozu przez niedoświadczonego kierowcę. Łagodniejsze przesuwanie biegów można osiągnąć bardzo łatwo w każdym samochodzie niewielką poprawką sprężyny na lewarku i możemy wydać odpowiednią instrukcję warsztatową, ażeby zadowolnić tych odbiorców naszych samochodów, którzy użalają się na twarde przełączanie lewarka.

3) Zarzut dotyczący uszkodzenia uszczelki pompki wodnej po odbyciu kilkuset kilometrów jazdy „na sucho", jest niewłaściwy, gdyż oznacza, że w tym przypadku nie byłoby smarowane nawet łożysko kulkowe wentylatora. Nie znamy żadnej fabryki samochodowej, która dopuszczałaby ażeby jakaś część, która winna być prawidłowo smarowana w/g instrukcji fabrycznej, nie była smarowana. Wszystkie firmy, dostarczające smary, posiadają w swoich tabelkach również smar do pomp wodnych, odznaczający się nierozpuszczalnością w wodzie i większą odpornością przeciw wysokim temperaturom. Wynika z tego, że taki smar można nabyć i jeśli niektórzy kierowcy nie używają tego specjalnego smaru, dowodzi to nieodpowiedniego poziomu obsługi.

4) Zagadnienie „dzwonienia" w motorze jest ściśle związane z rodzajem paliwa. Przy niskiej liczbie oktanowej paliwa nastać mogą detonacje, które dają się najczęściej zauważyć przy „dociąganiu" silnika. Można temu zapobiec zmniejszeniem przedzapłonu lub zmniejszeniem dopływu gazu, ewentuanie przesunięciem szybkości na niższy bieg. Sprawa ta nie ma poważnego znaczenia, a wobec zastosowania w Polsce domieszki alkoholu do benzyny detonacje silnika winny zniknąć, gdyż liczba oktanowa wskutek domieszki alkoholowej powiększy się.

5) Umieszczenie stacyjki zapłonowej po lewej stronie tablicy armaturowej odpowiada według naszego poglądu w zupełności wymaganiom łatwej manipulacji nawet przy jeździe w grubym palcie lub kożuchu. Powodem do takiego umieszczenia był logiczny postulat, ażeby lewa ręka po zamknięciu drzwi była gotowa do obsługi stacyjki. Stacyjka zapłonowa wymaga obsługi przy starcie i przy włączaniu świateł. Do przełączania świateł szosowych i opuszczonych służy przełącznik nożny.

6) Jaskrawe oświetlenie tablicy z zegarami można w tych wypadkach, gdyby ono komuś przeszkadzało, złagodzić w prosty sposób, np. założeniem tubki papierowej do oprawki żarówki, albo też założeniem przesłonki z niebieskiego papieru. Zarzut odbijania się chromowanej kolumny kierownicy od szyb, wydaje się być natomiast bezpodstawny. Żałujemy, że autor zajął się powierzchowną krytyką pewnych szczegółów pomijając istotne zalety konstrukcyjne i użytkowe naszego samochodu.

NP „Mlada Boleslav", Czechosłowacja

ROZMOWY ze starym PRAKTYKIEM

Janusz Wiśniewski — Bytom

Posiadam BWM-750 model R-71. Od pewnego czasu jeżdżąc po złych drogach słyszę metaliczny stuk w przodzie. Pomimo dokręcania główki widelca hałas ten nie minął.

Otóż stuk ten nie pochodzi z główki widelca, lecz z wyrobionego teleskopu. Wyrobienie trzpieni dość twardych, postępuje stosunkowo wolno. Znacznie szybciej wyrabiają się tzw. golenie, prowadzące koło, ponieważ są one stosunkowo krótkie. Działają zaś na nie bardzo znaczne siły, których wypadkowa nie zawsze pokrywa się podczas szorowania, z osią podłużną widelca teleskopowego.

Uzdrowieniem teleskopu, nie jest tylko sama wymiana górnych lub dolnych tulei prowadzących. Do efektywnego rezultatu dojdziemy dopiero po przeszlifowaniu trzpieni na całej ich długości, na równą średnicę. Dorobieniu do nich odpowiednio spasowanych, suwliwie tulei. Przetoczeniu wewnętrznych goleni, prowadzących koło i wreszcie po dorobieniu dolnych tulei prowadzących, sparowanych we wnętrzu goleni. Teleskop po takim remoncie, musi być zaopatrzony w nowe uszczelki pierścieniowe, ze skórzanym zgarniaczem oleju. Całość należy składać dokładnie, po sprawdzeniu, iż wszystkie części są czyste i nie posiadają na sobie drobinek metalu lub brudu.

Napełnianie płynem amortyzującym, nie może przekraczać 220 gramów w całym teleskopie. Przy braku oryginalnego płynu, należy w zimie stosować mieszaninę oleju silnikowego z naftą, w stosunku 1 : 1, a w lecie samą rzadką oliwę motorową.

Sądzę, że po takim remoncie, przy zastosowaniu dobrych materiałów na tuleje (vertex lub pertinax) będzie teleskop w B.M.W. resorował miękko i bez stuków, przynajmniej przez 15 tys. kilometrów.

Karol Kolarz — Zgierz

Zmieniłem łańcuch w mym NSU. 250 tys. km łańcuch jest całkowicie rozciągnięty Dlaczego?

Otóż częstym niestety zjawiskiem jest brak należytej konserwacji i opieki, jakiej wymaga napęd łańcuchowy. Za luźny łańcuch powoduje tzw. przeciąganie zębów na trybie tylnego koła, jak również na zębatce skrzyni biegów. Zęby wyrabiają się z jednej strony w kierunku zgodnym z obrotami koła. Łańcuch niewiele nawet wyrobiony „nie układa się", gdy jest za luźny, rolkami swych ogniwek między zębami, lecz stara się (na skutek ciągnięcia przez silnik i oporów koła) wyskoczyć na zęby.

Rezultatem tego jest nieproporcjonalnie szybkie zużywanie się całego napędu łańcuchowego. W momencie zamontowania nowego łańcucha, na przeciągnięte zęby, łańcuch ten nie „leży" i zgrzyta przy pracy stając się mniej lub bardziej naciągniętym. Powstaje więc konieczność wymiany zębatki tylnej i kółeczka zębatego na skrzyni biegów.

Łańcuch, zależnie od warunków jego pracy, należy co pewien czas zdjąć, umyć naftą i gotować przez minimum 20 — 30 minut w łoju z dodatkiem grafitu. Odczekać trochę aż łój zacznie krzepnąć. Łańcuch wytrzeć i zamontować. Wewnątrz rolek łączących ogniwa, pozostaje część łoju i grafitu, która umożliwia znacznie lżejszą pracę i gwarantuje dłuższy „żywot" łańcucha.

Od Redakcji

W artykule umieszczonym w Nr 5 pt. „Bolączki Skody" zamierzeniem naszym było przedstawić Czytelnikom drobne braki tego skądinąd bardzo dobrego i doskonale odpowiadającego naszym warunkom eksploatacyjnym samochodu oraz przestrzec ich przed nieodpowiednim użytkowaniem mogącym spowodować poważniejsze uszkodzenia. Duża ilość samochodów Skoda, kursujących na naszych drogach, stale wzrastająca w ramach umowy handlowej polsko - czechosłowackiej ilość nowych zamówień oraz doświadczenia naszych kierowców, stwierdzają najlepiej, że samochód Skoda 1101 w pełni zdał egzamin w trudnych niejednokrotnie warunkach eksploatacyjnych.

Drobne braki, na które zwrócił uwagę nasz autor, znany polski sportowiec motorowy, przyjaciel Czechosłowacji — Andrzej Żymirski — stanowią jedynie pouczenie kierowców o konieczności zwrócenia szczególnej uwagi na pewne słabe punkty ujawniające się w codziennej eksploatacji Skody 1101. Tym cenniejsze są uwagi nadesłane naszej redakcji przez znane na całym świecie zakłady PN Mlada Boleslaw, których fabryka udziela polskim kierowcom cennych porad oraz wyjaśnień tłumaczących zastosowanie pewnych rozwiązań konstrukcyjnych.

Zawodnicy 5 państw startowali w Budapeszcie

Trasa wyścigu w stolicy Węgier stanowiła okrążenie o długości 3.200 m. Nawierzchnia asfaltowa o dość dużej wypukłości jezdni zawierała parę miejsc reperowanych szutrem i smołą. Przeciętna szerokość trasy położonej w parku miejskim wynosiła około 16 m. Okrążenie posiadało aż 10 zakrętów z czego 4 w lewo i 6 w prawo. 2 prawe zakręty stanowiło objechanie okrągłych placów ponad 100 m. średnicy, na 3/4 obwodu. Ogólnie trasa w porównaniu z Bukaresztem z 6.VI. była znacznie trudniejsza i pozwoliła tylko na uzyskanie przeciętnej szybkości zwycięscy równej 100,76 km/godz. (20 okrążeń).

Atrakcyjność wyścigu i podniesienie poziomu, dał udział zawodników z następujących państw: Czechosłowacji, Polski, Austrii Włoch i Węgier. Przedstawiciel Polski Żymirski miał możność spotkać się po raz pierwszy z rutynowanymi zawodnikami Austrii i Włoch którzy, od 20 lat nie robią nic innego oprócz jeżdżenia na wyścigi krajowe i zagraniczne.

Prawdziwych emocji dla 80 tysięcy widzów dostarczył bieg „350-tek" rozegrany na 20 okrążeniach.

Na trasie stanęło 20 zawodników na motocyklach AJS 7R, Velocette, Norton, NSU, Exelsior i rewelacja — Guzzi 250. Ze startu prowadzenie obejmuje fenomenalny Szabo na AJS-7R, tuż za nim na takim samym AJS jedzie Lukavecz. Na drugim okrążeniu najlepszy z Austriaków — Runtsch na Norton wychodzi na drugie miejsce, aby po dwóch okrążeniach spaść na dalszą pozycję. Walka trwa bezzmiennie między dwoma AJS. Szabo i Lukavecz jadą od siebie oddaleni o 2—3 metry idąc w zakrętach obok siebie. Na trzecim miejscu jedzie Włoch Nocchi na Guzzi, pokazując wprost przeczące prawom fizyki, przechylanie maszyny na wirażach. Metę przejeżdża Szabo w czasie 39.24 i za nim o 2 metry Lukavecz. Trzecim jest Włoch. Nocchi — 40.20, 4. Fassel Austriak na NSU — 41.43 i Puhony na Velocette 41.58.

W biegu 500 cm startuje 15 zawodników, widzimy tu Szabo na Norton, Puhony na Gilera, Korucz — Norton, Falk — Norton. Nocchi — Guzzi-250. Żymirski — Triumph G. P. i inni na Nortonach i BMW-RS. Od startu prowadzenie obejmuje Sabo a za nim Puhony na Gilera i Żymirski na Triumph. W 2-gim okrążeniu Żymirskiego mija Korucz na Norton, a w trzecim naszemu reprezentantowi zaczyna zagrażać Nocchi na Guzzi. Przez dwa okrążenia Żymirski stara się walczyć z Włochem, który jednak przewyższa go techniką jazdy na wirażach. W 13-tym okrążeniu mija Żymirskiego na wejściu w zakręt Falk na Nortonie. Do końca wyścigu Żymirski jedzie stale w odległości 2 do 10 metrów za Falkiem i mija go na przedostatnim zakręcie, ale na ostatnim wirażu Falk wychodzi 2 metry przed Żymirskiego i tak przejeżdżają metę. Wyniki 500 cm są następujące: 1. Szabo Węgry — Norton 39.14, 2. Korucz Węgry—Norton 39.20, 3. Nocchi Włochy—Guzzi-250 — 39.28, 4. Falk Austria — Norton 39.45. 5. Żymirski Polska — Triumph 39.45. Należy zwrócić uwagę, na wyrównaną klasę zawodników o czym świadczy faktt, iż na 64 km wyścigu pięciu pierwszych jeźdźców przybyło w ciągu 3 sek. za zwycięzcą. W kategorii tej dublowanie nie miało miejsca.

Po zakończeniu wyścgu kontrola paliwa wykazała, iż Włoch Nocchi i Austriak Falk używali mieszanki alkoholowej. co jest sprzeczne z regulaminem FICM. Zawodnicy ci zostali zdyskwalifikowani i w ten sposób w oficjalnych wynikach Żymirski na Triumphie uzyskał 3-cie miejsce. Nie mniej jednak ogólne zdanie widzów uznawało Włocha za moralnego zwycięzcę wyścigu. Jego Guzzi 250 według zdania Nocchi osiąga szybkość 175 km na godzinę.
Ostatni bieg, to najbardziej emocjonująca kategoria wózków. Kilkanaście BMW-R66, 2 Nortony, AJS'y i NSU pokazały najwyższą klasę jazdy jak również przygotowania maszyn a szczególnie wózków do wyścigu.

Ogólnie impreza budapeszteńska dała nam nieoglądany od przedwojny poziom wyścigu i wykazała, iż zawodnicy nasi muszą jak najczęściej startować w imprezach międzynarodowych w konkurencji z takimi zawodowcami jakich widzieliśmy w stolicy Węgier. Lata praktyki wyścgowej robią swoje i marzenia optymistów o samych pierwszych miejscach dla zawodników polskich w wyścigach zagranicznych są realne, ale za pewien czas.

Agnes Ede



Nasi reprezentacyjni zawodnicy St. Brun i A. Żymirski pokazują swoje maszyny oficerowi radzieckiemu, który z zainteresowaniem śledził wyścig Grand Prix w Bukareszcie.

RAID - GIGANT
PROBĄ SAMOCHODÓW „POBIEDA"

W celu wszechstronnego zbadania jakości osobowego samochodu Pobieda fabryki im. Gorkiego, poddano próbom trzy samochody produkcji seryjnej i 3 samochody typu kabriolet.

Próby były przeprowadzone podczas raidu na trasie długości 10.500 kilometrów prowadzącej z Moskwy przez Leningrad, Talin, Rygę, Kowno, Lwów, Odessę, Sewastopol i Charków do Moskwy. Droga prowadziła przez najróżnorodniejszy teren: górzysty w rejonie Karpat i Krymu i nizinny po szosach asfaltowych i drogach wiejskich. Ponad 3 tys. km samochody przeszły w warunkach ruchu miejskiego. Przed i po próbie wszystkie samochody poddane były najbardziej szczegółowej kontroli.

W miesiącach poprzedzających początek próby przeprowadzono udoskonalenia samochodu Pobieda w kierunku usunięcia konstrukcyjnych i ewentualnych produkcyjnych wad maszyn wypuszczonych w pierwszej serii. Równolegle do prób samochodu, przeprowadzono kontrolne badania dwóch silników, które w ciągu 500 godz. pracowały w warunkach bardzo intensywnych.

Badania wykazały zadowalającą jakość ulepszonego modelu: ekonomiczne zużycie paliwa, otrzymywanie dużej szybkości, miękkość i trwałość podwozia.

Dodatnia ocena komisji przeprowadzającej próby stała się wynikiem tego, że załoga fabryki w odpowiedzi na niedociągnięcia w samochodach pierwszej serii, dokonała wielkiej pracy nad udoskonaleniem jego konstrukcji i ulepszeniem techniki prodkucji.

Wybitnie ulepszono pod względem jakości produkcje ogumienia, lakieru, instalacji elektrycznej i urządzeń wnętrz.

Hasłem załogi fabryki im. Gorkiegogo jest, nie tylko utrzymać już osiągniętą jakość maszyn, lecz stale dążyć do jej udoskonalenia.

elk.



(zdjęcie obok) Sztafety motocyklowe Związków Zawodowych, które przywiozły meldunki o wykonaniu zobowiązań na II Kongres ZZ, przybyły do Warszawy przeważnie na maszynach krajowej produkcji.

DESZCZ NIE ODSTRASZA
zwolenników „ŻUŻLU"

Spotkanie żużlowe Szwecja - Polska miało jeszcze jedną dobrą dobrą stronę. Zapewniło sportowi motocyklowemu nowe rzesze zwolenników, którzy stadion „Skry" wypełniać będą na wszystkich imprezach. Toteż w ostatnią niedzielę czerwca na rozgyrwkach Ligi żużlowej pomimo deszczowej pogody, znalazły się tłumy Warszawiaków. Drugim magnesem dla stołecznej publiczności była zapewne świetna drużyna Leszna. ze sławnym już dziś Smoczykiem na czele. Gospodarze KM „Skra - Okęcie" jeszcze raz dowiedli, że potrafią zorganizować na poziomie każdą imprezę. Był i dowcipny „spiker" przy mikrofonie nic dziwnego — inż. Rychter i lotny goniec do parku maszyn, sprawnie działającą komisja sędziowska pod przewodnictwem inż. Herynga, oraz cała masa różnobarwnych chorągiewek i numerów startowych, które w zależności od potrzeby fruwały. jeździły i padały na ziemię.

Mecz odbył się pod znakiem wyraźnej supremacji Leszna. Oprócz Smoczyka jechali w jego zespole: Olejniczak, również nasz międzynarodowy zawodnik, oraz młodszy jeszcze od swych kolegów klubowych, Woźniak Henryk, który tylko raz uległ w tym spotkaniu Maciejewskiemu z Ostrowia. Drużyna KM-Ostrów wystąpiła w składzie: Zenderowski, Morawski, Kwaśniewski i rezerwowy Filipczak.

PRZEBIEG SPOTKAŃ

Bieg I. Start Woźniaka, Rataja i Kwaśniewskiego na starych maszynach. Rezultat: wszystkie maszyny defektują. Bieg przełożono Odtąd „chodzą" już tylko Japy.

Bieg II. Ciekawa walka Olejniczaka ze Szpitalniakiem. Na mecie Szpitalniak lepszy na metry i 0.2 sek. Morawski pozostał zdecydowanie z tyłu.

Bieg III. Jadą „asy". Maciejewski wyrwał i doskonale prowadzi, na ostatnim zakręcie mija go Smoczyk. Zenderowski zostaje z tyłu. **Stan: Leszno — 5. Ostrów — 5, Skra-Okęcie — 2.** Padają dobre czasy.

Bieg IV. Znowu jedzie Smoczyk. Tym razem sam. Szpitalniak przewraca się bowiem już w 1-sym okrążeniu, a Kwaśniewski wyraźnie słabnie z każdym metrem.

Bieg V. Morawski pierwszy „wyskakuje" i rozpoczyna prowadzenie biegu. Mija go jednak obaj zawodnicy Maciejewski i Woźniak. Maciejewski obejmuje zdecydowaną przewagę. Kończy z dobrym czasem 1.30,4.

Bieg VI. Strart wyrywa Zenderowski. Powtórzenie, ale już bez Rataja, który zdążył przewrócić się w międzyczasie i zgasła mu maszyna. Na mecie 1-szy Olejniczak, 2-gi Zenderowski. **Stan meczu: Lesno - 13, Ostrów - 8, Skra-Okęcie - 7.**

Bieg VII. Smocyk prowadzi i kończy nie zagrożony, uzyskując **najlepszy czas dnia 1 28,4.** Pół okrążenia z tyłu Morawski, jeszcze dalej Rataj, którego maszyna jakoś nie wyraźnie pracuje.

Bieg VIII. Maciejewski w ostatniej chwili zdąża na start. Prowadzi bieg Olejniczak, ale po dwuch okrążeniach mija go Maciejewski. Z kolei walka o drugie miejsce między Olejniczakiem, a Kwaśniewskim, który jednak przychodzi trzeci.

Bieg IX. Zdecydowanie prowadzi Woźniak. Na drugim miejscu jest Szpitalniak, lecz słabnie i wyprzedzony przez Zenderowskiego przychodzi jako trzeci.

Stan meczu: Leszno - 24, Ostrów - 14, Skra-Okęcie - 14.

Nie pojechaliśmy na TAMS — a szkoda!

— Kto późno przychodzi — ten sam sobie szkodzi. Przysłowie to sprawdziło się w całej rozciągłości na organizatorach dwudniowego międzynarodowego raidu samochodowo - motocyklowego — Słowackim Autoklubie (SAK). Piękna impreza zainicjowana przez SAK już w roku ubiegłym, została w bieżącym roku rozszerzona i pod nazwą „Raidu Pokoju" miała się odbyć z udziałem państw Demokracji Ludowej. Trasa raidu przebiegająca w tym roku przez tereny Polski i Węgier wymagała, dla uzgodnienia jej, odgórnego porozumienia się „w odpowiednim terminie. Tymczasem SAK poprzestał do ostatniej chwili na konferencjach z pogranicznymi klubami (skądinąd bardzo udanych), jak np. u nas z Tatrzańskim KM i oddziałem Automobilklubu w Zakopanem. Dopiero na cztery tygodnie przed imprezą uderzył SAK na alarm, widząc, że nie ma zapewnionego udziału naszych zawodników, ani pewności przejazdu przez nasze tereny. W rezultacie postanowiony został start zawodników posiadających już gotowe paszporty zagraniczne oraz przejazd „tranzytem" uczestników raidu na odcinku około 90 km (Łysa Polana, Zakopane, Nowy Targ, Czarny Dunajec, Jabłonka).

Nasi sportowcy motorowi wyrażają głęboki żal z powodu niemożności wzięcia liczniejszego udziału w tej dwudniowej imprezie. Późna akcja organizacyjna SAK stanęła temu na przeszkodzie. Jak orientujemy się, nie pojechali również na przepustki graniczne nawet zawodnicy z Zakopanego, ponieważ trasa raidu przebiegała przez odległe tereny CSR i granicę Węgier. Pojechali zatem zapowiedziani już przez nas: Brun Stanisław, Dąbrowski i Żymirski.

Z życia PZM

Polscy żużlowcy jadą do Holandii

W ubiegłym tygodniu na stadionie „Skry" w Warszawie odbył się przygotowawczy obóz żużlowy. Celem obozu było ustalenie składu reprezentacji Polski w liczbie 6-ciu lub 8-miu zawodników na wyjazd do Holandii.

Holenderski Królewski Klub Motorowy zaprosił bowiem Polaków nie na jeden mecz, lecz na szereg rozgrywek o charakterze szkoleniowym, jak również i na spotkanie międzynarodowe.

Niepoprawnych optymistów należy przestrzec przed marzeniami o wygranej, a pesymistom wytłumaczyć, iż tylko branie udziału w wyścigach żużlowych zagranicą, bądź z żużlowcami obcych państw u nas, podniesie poziom naszych jeźdźców i pozwoli na wyrobienie sobie pewnej, stałej techniki jazdy.

A. Żym

7 SIERPNIA — „GRAND PRIX"

Jak się dowiadujemy tegoroczne motocyklowe „Grand Prix" Polski odbędą się powtórnie w Poznaniu. Organizacja wyścigu powierzona została Zrzeszeniu Sport. „Gwardia". Widząc pomyślny rozwój tego klubu na terenie Poznania nie wątpimy, że również w dziedzinie sportu motocyklowego wykaże się on sprężystą organizacją ważnej, o międzynarodowym znaczeniu, imprezy. Jak nas zapewniał bardzo energiczny wiceprezes „Gwardii", dr Mikołaj Orłow, Zrzeszenie dołoży wszelkich starań, aby impreza została rozpracowana jak najwcześniej, oraz zaprosi do ewent. współpracy starsze i bardziej doświadczone kluby motorowe Poznania. W tych dniach byli już w Ponaniu przedstawiciele Komisji Sportowej PZM i przyjęli trasę wyścigu, która częściowo przebiegać będzie trasą zeszłorocznego „Grand Prix". Długość jednego okrążenia wynosić ma 1100 m.

strz.



Czołowy zawodnik Wybrzeża, J. Wikaryjczyk KM Gdynia startuje w bieżącym sezonie na DKW-250 Super Sport ze sprężarką.

AUTOMOBILKLUB POLSKI
Organizuje Jazdy Konkursowe

Zawody samochodowe urządzane bywają w różnych celach. Jedne z nich są próbą użyteczności, wydajności i wytrzymałości silnika, inne nów są sprawdzianem kierowcy — jego szybkiej orientacji i umiejęnego obchodzenia się z maszyną.

W krajach, w których przemysł samochodowy jest rozwinięty wysoko, wyścigi samochodowe spełniają bardzo poważne zadanie, gdyż szereg pomysłów oraz ulepszeń konstrukcyjnych jest owocem wyników wyścigów samochodowych.

U nas w kraju, gdzie niestety przemysł samochodowy był do roku 1939 traktowany po macoszemu — do czasu rozbudowania własnych fabryk — musimy mieć na uwadze przede wszystkim tworzenie kadr kierowców, których umiejętność nie byłaby tylko powierzchowną, lecz istotną.

Jazdy konkursowe mogą i mają na celu wykształcenie, a następnie podciągnięcie pewnej grupy ludzi, którzy by prowadzenie wozu trakowali nie tylko jako sposób zarobkowania lub przygodną przyjemność, lecz po pewnym treningu wykazali, że prowadzenie pojazdu mechanicznego można doprowadzić do doskonałości. Posiadania takiej kadry ludzi jest dla każdego kraju koniecznością. U nas jej właściwie stwarzać nie potrzeba, należy tylko kierowców zorganizować, umiejętności ich skontrolować i odpowiednio sklasyfikować.

Jednodniowe Jazdy konkursowe, organizowane przez Automobilklub Polski w tym roku na obszarze całej Polski, dadzą właśnie możliwość szerokim rzeszom kierowcom zawodowym i niezawodowym wykazania swych zdolności, a tym słabszym — sposobność podciągnięcia się wzwyż.

Organizacja J.J.K. stwarza możliwość kierowcom wyróżnionym w obu poprzednich jazdach rozegrania w swojej kategorii tytułu mistrza i wicemistrza na dany rok.

Projekt ten został przez czynniki państwowe zaakceptowany, a Ob. Premier wyraził zgodę na udział kierowców zawodowych na samochodach państwowych w „Jednodniówkach". Zezwolenie to należy uważać jako nagrodę za całokształt pracy kierowcy.

Regulamin „Jednodniowej Jazdy Konkursowej" zawiera wszystkie próby, przewidziane w wielkich, międzynarodowych raidach samochodowych. Różnica polega jedynie na skróceniu trasy, jak gdyby na skondensowaniu całości w jednym dniu. Takie założenie pozwoli na podniesienie walorów sportowych kierowców, przyczym samochód nie zostanie poddany forsownej eksploatacji.

De-La



O tytuł mistrza kierownicy w ramach imprez AP pod nazwą „Jednodniowa Jazda Konkursowa" startują starzy i młodzi. Znaki rejestracyjne wozów z literą „A" na starcie świadczą o licznym udziale sektora państwowego.

Mieloch zabrał do domu
X. Jubileuszowy Złoty Kask

Wyścig o X. Jubileuszowy Złoty Kask „Unii" nie przyniósł niestety spodziewanych emocji. Zapowiadany start zawodników czeskich oraz najlepszych krajowych motocyklistów nie doszedł do skutku. A szkoda. Idealny stan toru (trawiasta nawierzchnia wyścigów konnych), pogoda, która — wbrew złej tradycji — tym razem dopisała, a wreszcie poklask 40 tysięcznych tłumów zgromadzonych wzdłuż toru, mogły mieć wpływ na rozegranie ciekawej walki o cenną nagrodę. Tymczasem na pięć biegów tylko dwa z nich potrafiło wzbudzić większe zainteresowanie, dając w klasie ponad 359 ccm doskonałe czasy, a w biegu finałowym pobicie rekordu toru przez dwóch zawodników.

PRZYPADEK, CZY „TAKTYKA"?

Na starcie od biegu kat. powyżej 350 ccm zjawiają się: dwa wyścigowe Nortony -500: Mielocha i Falkowskiego, stary Norton — Francewicza, doskonale przygotowany sportowy Triumph-500 — Markowskiego (zawodnik sam przerobił zawieszenie tyłu), oraz sportowe BMW, Zündapp i Rudge. Następuje start. W tym momencie Mieloch rozpoczyna przy pomocy swego mechanika, Nagengasta gwałtownie zmieniać świece. (Złośliwi twierdzą, że to „trick" Mielocha przy słabej konkurencji — lecz my nie jesteśmy tacy i tego nie twierdzimy). W rezultacie Mieloch traci na tej „operacji" przeszło 40 sek i wreszcie rozpoczyna morderczy pościg za umykającymi maszynami i prowadzącym wyścig Markowskim, który już przebył przeszło 2/3 okrążenia.

WALKA DWÓCH M

Pościg udaje się. Nic dziwnego Mieloch dysponuje doskonale przygotowaną maszyną wyścigową (brawo Nagengast!) i stopniowo dochodzi swych konkurentów. Po trzecim okrążeniu Mieloch ma już tylko przed sobą doskonale jadącego na sportowej maszynie Markowskiego. W okrążeniu szóstym dzieli go jeszcze od Markowskiego około 100 m. Dopiero w następnym okrążeniu rozpoczynają obaj zawodnicy zaciętą walkę „łeb w łeb". Na zmianę wychodzą pierwsi z zakrętów, na zmianę obejmują prowadzenie. Wśród publiczności niebywałe napięcie. Jednak na prostych, dzięki szybszej maszynie, uzyskuje Mieloch większą szybkość i osiąga nieznaczne prowadzenie. W okrążeniu ostatnim Mieloch jest pierwszy, lecz „na ogonie" siedzi mu Markowski. Linie mety o 0,3 sek wcześniej przechodzi Mieloch i wygrywa bieg. O 30 metrów za linią Markowski mija Mielocha. (Niepotrzebna fatyga — przyp. Red.). Trzeci jest Falkowski na Nortonie, który niestety mimo wielu lat startu nie potrafi wykorzystać wyścigowej maszyny.



PRZEGLĄD LUDZI I MASZYN.

(zdjęcie górne) Nagengast na starcie? Nie, podstawia on tylko maszynę zdobywcy Złotego Kasku.

(zdjęcia dolne od lewej): Najlżejsza z maszyn startujących na Ławicy: DKW-100, na której jechał R. Świtała. Nowy Norton (Nr 106) Antoniewicza uległ doskonale jadącemu na NSU — K. Bukowskiemu. Ciekawie zapowiadającą się walkę między Milewskim, a Markowskim, zniweczyła NSU Milewskiego, która już w drugim okrążeniu odmówiła posłuszeństwa.

CZEKAMY NA EMOCJE

Dwunastu zawodników wystartowało w kat. maszyn do 350 ccm. Wśród nich liczyliśmy na Antoniewicza, dosiadającego szybkiego Nortona-350. Niestety nie po-



W. Markowski, popularny „Dyzio" ze Skra —Okęcie Warszawa, zaimponował swą techniką jazdy w wyścigu o Złoty Kask.

mogła mu maszyna. Spotkał się bowiem z doskonale jadącym Bukowskim, na NSU, oraz Czerniakiem na Victorii. Ci trzej zawodnicy stanowili przez cały wyścig czołówkę ze zdecydowaną przewagą Bukowskiego. Na podkreślenie doskonałe przygotowanie starych maszyn przez Bukowskiego, a zwłaszcza Czerniaka, którego Victoria liczy już 10 lat i służy mu bez przerwy do startów od 1945 roku (rezultat pobicie nowego Nortona!).

W biegu maszyn do 250 ccm ponownie startował Markowski na NSU, a następnie zeszłoroczny mistrz w tej klasie Milewski. W kategorii tej nie dysponujemy nowymi maszynami, a tempo rozwinięte przez prowadzących bieg zasługuje raczej na napisanie „tępo". Spodziewana rozgrywka pomiędzy Milewskim, a Markowskim nie dochodzi do skutku. Milewski w drugim okrążeniu „wysiada" z powodu uszkodzenia silnika. Markowski naciskany z lekka przez Frasunkiewicza na DKW prowadzi bez przeszkód do mety. Trzeci mija linię mety Michalski na Puchu.

SZYBSZY ZWYCIĘŻA

Do biegu finałowego zakwalifikowało się właściwie tylko dwuch zawodników: Mieloch i Markowski. Jednak ze względu na atrakcyjność wyścigu Komisja Sportowa zdecydowała na dopuszczenie jeszcze trzech najlepszych zawodników z klasy 350 ccm: Bukowskiego, Czerniaka i Antoniewicza. Po starcie „350-tek" Markowski i Mieloch ruszają do finału. Tym razem zmiana świec na starcie może kosztować złoty kask — to też Mieloch rusza zupełnie na serio i pięknym zrywem od startu obejmuje prowadzenie. Od trzeciego okrążenia rozpoczyna się kolejne mijanie „350-tek". W okrążeniu szóstym Mieloch walczy z Antoniewiczem, który w tym biegu jakoś rozkręcił się trochę. W międzyczasie Markowski zbliża się nieco do Mielcha i obaj mijają ostatniego z 350-tek — Bukowskiego. Od ósmego okrążenia Mieloch i za nim Markowski rozpoczynają finiszować. Udaje się to lepiej Markowskiemu, który poczyna zmniejszać odległość dzielącą go od Mielocha. Zaniepokojony anjwyraźni j... Nagengasta, menażerujący swego pupilka, nakazuje zwiększyć tempo, co udaje się Mielochowi w przedostatnim okrążeniu. W rezultacie kończy on pierwszy z przewagą 100 metrów nad Markowskim, poczym następuje „honorowe okrążenie" zwycięscy. (nie ma to jak popularność w rodzinnym mieście i u rodzinnych Poznanianek).

Strz.

WYNIKI TECHNICZNE

Kategoria ponad 350 ccm: 1) Mieloch „Gwardia" Poznań — 14,52,7 na „Nortonie". 2) Markowski „Skra" Warszawa — 14,53. 3) Falkowski K. M. Świebodzin — 16,19. 4) Makowski „Kolejarz" Poznań — 16,22.

Kategoria do 350 ccm: 1) Bukowski „Gwardia" Poznań — 15,41. 2) Czerniak „Włókniarz" Poznań — 16,16.

Kategoria do 250 ccm: 1) Markowski „Skra" Warszawa — 17,08,1. 2) Frasunkiewicz „Włókniarz" Poznań — 17,09,1. 3) Michalski P. K. M. Kołobrzeg — 17,49,9: 4) Nawrot „Unia" Poznań, 5) Perkowski „Włókniarz" Poznań.

Kategoria do 130 ccm: (nieklasyfikowana do biegu o Złoty Kask): 1) Szczurowski „Gwardia" Bydgoszcz — 17,29,04. 2) Koziorowski „Unia" Poznań — 18,18,05. 3) Stefański „Włókniarz" Poznań.

Bieg finałowy o główną nagrodę — X Złoty Kaskł: 1) Mieloch na „Nortonie" 14:01.8; 2) Markowski na „Triumfie" 14:14.9; 3) Antoniewicz; 4) Bukowski; 5) Czerniak.









„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89400, wewn. 1 72. Administracja Warszawa Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Nr. zam. 1079-B-77798